gemeente harderwijk

Programma Bouw & Infrastructuur onderdeel Parkeren

Een blik op parkeren in de gemeente Harderwijk





Voorwoord

De gemeente Harderwijk is Nederland in het klein als het gaat om het gebrek aan ruimte voor alle opgaven en initiatieven die er zijn. Om onze mooie gemeente leefbaar te houden zullen we steeds bewuster moeten omgaan met de ruimte die we hebben. Daarin is bereikbaarheid een belangrijk onderdeel. Het verkeer in en om de gemeente Harderwijk wordt steeds drukker. De stad dreigt op termijn dicht te slibben. Dat geldt zeker voor onze historische binnenstad en de wijken daar omheen. Ook de parkeerdruk in onze gemeente neemt toe. Om verstandig om te gaan met de beperkte ruimte die we hebben, presenteren we nu het Programma Bouw & Infrastructuur onderdeel Parkeren binnen de Omgevingsvisie. Met dit visiedocument hebben we een ontwikkeling voor ogen waarbij onze gemeente bereikbaar en leefbaar blijft nu en in de toekomst.

Onze visie op parkeren hangt nauw samen met het STOMP-principe, dat we als gemeente omarmen. Dit betekent het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer, als alternatief voor de auto. Dit zien we onder andere terug in de binnenstadsvisie die we eerder dit jaar hebben vastgesteld. Daarin staat dat we toe willen werken naar een autoluwe binnenstad.

Balans is het toverwoord als het gaat om parkeren. Aan de ene kant willen we onze inwoners comfortabel laten parkeren en onze bezoekers gastvrij ontvangen. Aan de andere kant willen we ruimte creëren voor ontmoeting, spelen en groen. Deze ontwikkelingen vragen ons om kritisch te kijken naar de ruimte die we gebruiken voor parkeren. Rondom de binnenstad zal voldoende parkeergelegenheid moeten zijn. Tegelijkertijd willen we voorkomen dat de inwoners van de wijken rondom de binnenstad, zoals het Waterfront en de Zeebuurt, hierdoor overlast ervaren. Het vraagt dus ook om duidelijke keuzes. Waar kunnen onze inwoners parkeren? En waar laten we bezoekers hun auto neerzetten? Welke voorwaarden verbinden we hieraan? Op deze vragen geven we antwoorden in dit document.

Deze visie is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek, participatie onder inwoners en overleggen met betrokkenen, zoals ons parkeerpanel. Door deze brede insteek hopen we een parkeerbeleid te kunnen ontwikkelen dat recht doet aan de belangen en wensen van zoveel mogelijk mensen.

Ik heb er vertrouwen in dat dit onderdeel Parkeren bijdraagt aan onze doelen: een bereikbare, leefbare en toegankelijke stad met voldoende parkeerplaatsen voor bewoners, ondernemers én bezoekers. Kortom: de gastvrije Hanzestad die we als Harderwijk willen zijn. Ook in de toekomst.

Wilco Mazier

Wethouder Mobiliteit

Inhoud

Voorwoord 2

1. Inleiding 4
   1.1 Waarom nu een nieuwe 'Blik op Parkeren' 4
   1.2 Leeswijzer 4

Verkenningsdocument 5

2. Huidige situatie 6
   2.1 Zo is het autoparkeren nu georganiseerd in Harderwijk en Hierden 6
   2.2 Parkeerlocaties per doelgroep binnenstad 7
   2.3 Participatie: Wat vindt men van parkeren in Harderwijk 8
   2.4 Parkeeronderzoeken Zeebuurt en Waterfront 12
   2.5 Parkeeronderzoek Binnenstad 15
   2.6 Resultaten onderzoek Vuldersbrink, Kloosterplein en Waltorenstraat 16

3. Ontwikkelingen in het vakgebied Mobiliteit 18
   3.1 Het autobezit neemt landelijk toe 18
   3.2 Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw 19
   3.3 We bezitten steeds meer fietsen 19
   3.4 Het delen van een auto is in opkomst 19
   3.5 Het 'STOMP' principe 20
   3.6 Werkgeversaanpak 21

Visie 23

4. Onze ambities 24
   4.1 Beleidskaders 24
   4.2 Geleidelijke transitie 24
   4.3 Wat willen we gemeentebreed bereiken 24
   4.4 Wat doen we daar al voor 27
   4.5 Wat gaan we verder nog doen 30

5. Parkeren in de binnenstad 33
   5.1 Huidige situatie 33
   5.2 Wat willen we bereiken 34
   5.3 Wat gaan we daarvoor doen 35

6. Parkeren in het gereguleerde gebied rondom de binnenstad 39
   6.1 Huidige situatie 39
   6.2 Wat willen we bereiken 39
   6.3 Wat gaan we daarvoor doen 41

7. Parkeren in bestaande en nieuwbouwwijken 44
   7.1 Huidige situatie 44
   7.2 Wat willen we bereiken 44
   7.3 Wat gaan we daarvoor doen 45

8. Evaluatie en bijsturing 47

9. Concept uitvoeringsagenda 48

1. Inleiding

Voor u ligt ‘Een blik op parkeren in de gemeente Harderwijk’. Dit is een uitwerking van de Omgevingsvisie Harderwijk (2024). Daarnaast is het opstellen van een visie op parkeren opgenomen in het huidige collegeprogramma 2022-2026. We moeten anders naar parkeren kijken zodat we onze leefruimte ook echt kunnen gebruiken als leefruimte.

1.1 Waarom nu een nieuwe ’Blik op Parkeren’?

Dit document biedt de gemeente Harderwijk (de kernen Harderwijk en Hierden) handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen Harderwijk spelen – of in de komende jaren kunnen gaan spelen.

Er zijn meerdere redenen die aanleiding geven om dit document op te stellen

1. De Omgevingsvisie bevat de hoofdlijnen van beleid. Het onderdeel parkeren van het programma Bouw&Infrastructuur is een beleidsuitwerking én (concept)uitvoeringsagenda van deze Omgevingsvisie. Het bevat een verdere detaillering van beleid en maatregelen die uitvoering geven aan de gestelde ambities en doelen in deze Omgevingsvisie.
2. Het gemeentelijk mobiliteits- en parkeerbeleid dateert uit 2012. Sindsdien hebben veel belangrijke ontwikkelingen elkaar opgevolgd, waardoor het ruim 10-jaar oude parkeerbeleid op verschillende punten aan actualisatie toe is. Dit geldt ook voor de parkeerverordening en gerelateerde beleidsregels.
3. De komende jaren blijft de behoefte aan nieuwe woningen onverminderd groot. We hebben in de gemeente echter steeds minder ruimte om uit te breiden. Door de hoogte in te gaan blijft naar verhouding meer ruimte over voor groen en voorzieningen. Dit vraagt om een andere kijk op parkeernormen.
4. Het mobiliteitsbeleid uit 2012 stelt tenslotte dat bestemmingen in Harderwijk goed bereikbaar moeten zijn voor gemotoriseerd vervoer en dat op de bestemming voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn. Dit is inmiddels achterhaald. We zetten in op Harderwijk als loop- en fietsstad. We gaan voor een gezonde leefomgeving waarin we lopen, het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer meer stimuleren. Ook dit vraagt om actualisatie van het beleid waarbij de auto minder prioriteit krijgt ten opzichte van de voetganger, fietser en het openbaar vervoer.

1.2 Leeswijzer

Dit document is opgebouwd in twee delen. Het eerste deel is het **Verkenningsdocument**. Hierin staat in hoofdstuk 2 omschreven hoe het parkeren nu is geregeld. Ook zijn hier de verschillende onderzoeksresultaten opgenomen en volgt een uiteenzetting van de vormen en resultaten van het participatieproces. In hoofdstuk 3 zijn de ontwikkelingen binnen het vakgebied Mobiliteit omschreven.

Het tweede deel van dit document is het **Visiedocument**. Hier volgt een uitgebreide omschrijving van de doelen en ambities die we onszelf stellen en wat we daar momenteel al aan doen. Verder is opgenomen wat we de komende jaren aan maatregelen en onderzoeken willen uitvoeren om deze doelstellingen te behalen. In het laatste hoofdstuk is een samenvatting opgenomen van deze maatregelen en de termijnen waarbinnen we hier uitvoering aan willen geven.



Verkenningsdocument

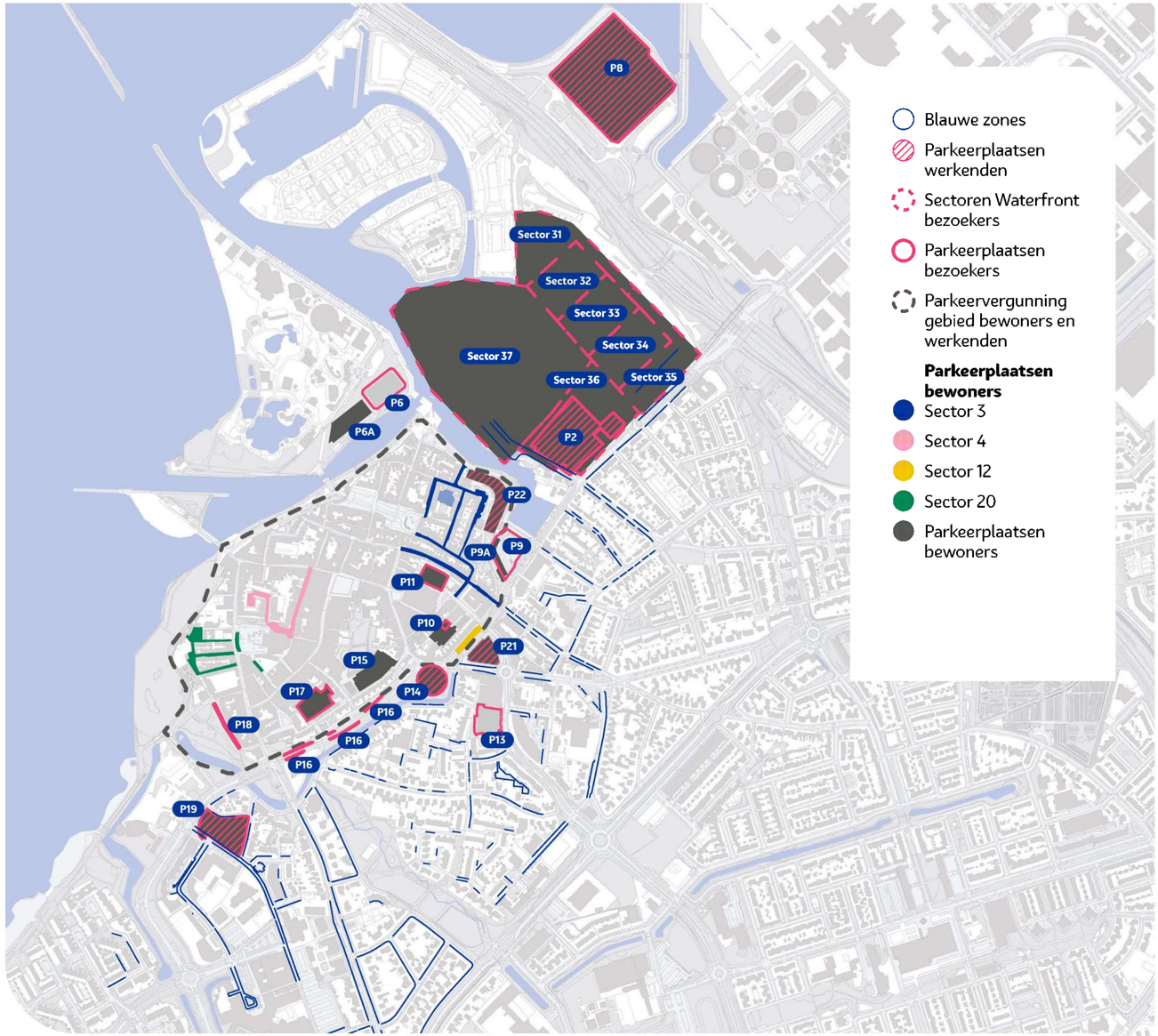
Om zicht te krijgen op de vragen en thema's waar dit visiedocument parkeren een uitkomst moet gaan bieden is het van belang om het vertrekpunt te verkennen en in beeld te brengen. Hoe parkeren we nu in Harderwijk en wat vinden de inwoners daarvan? Bestaan er problemen en welke willen we oplossen? Verder is het van belang inzichtelijk te hebben welke thema's en ontwikkelingen er spelen in ons land en binnen Harderwijk zelf. Willen we hierin meegaan of willen we op tijd handelen om (mogelijke) negatieve effecten van deze ontwikkelingen te beperken?

2. Huidige situatie

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige parkeersituatie in de gemeente Harderwijk. Verschillende onderwerpen komen aan bod. Bijvoorbeeld parkeerregimes, parkeerdruk, maar ook wensen en nuances die bewoners en ondernemers hebben ingebracht. Deze informatie vormt een vertrekpunt voor deze 'Blik op Parkeren'.

2.1 Zo is het autoparkeren nu georganiseerd in Harderwijk en Hierden

In het grootste deel van de gemeente, met name in de woonwijken, kan anno 2024 vrij en gratis worden geparkeerd. In de historische binnenstad, de wijken rondom de binnenstad en bij het station / ziekenhuis zijn verschillende vormen van parkeerregulering ingevoerd. Dat geldt ook voor enkele meer geïsoleerde locaties, zoals bijvoorbeeld bij de supermarkt in Hierden. Op de kaart hiernaast zijn de verschillende parkeerregimes in en rondom de binnenstad weergegeven.



Afbeelding 2.1: Parkeerlocaties en regulering Harderwijk

2.2 Parkeerlocaties per doelgroep binnenstad

In tabel 2.2 is aangegeven op welke locaties de verschillende gebruikers (hierna doelgroepen) nu gefaciliteerd worden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bewoners, werkers en bezoekers van de binnenstad en directe omgeving.

Vergunningparkeren bewoners
In de woonstraten van de binnenstad zijn ruim 200 openbare parkeervakken op straat aanwezig waar alleen bewoners met een vergunning mogen parkeren. Bewoners die niet beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein mogen hiervoor een parkeervergunning aanvragen om op deze vergunninghoudersplekken te parkeren. Ze komen in aanmerking voor maximaal één parkeervergunning per adres in de binnenstad. Een tweede of meerdere parkeervergunning is wel mogelijk, maar alleen voor de parkeerterreinen buiten de binnenstad. Hier is overigens geen maximum gesteld aan het aantal (extra) vergunningen per woonadres.

Tot 2019 waren alle parkeervakken in de binnenstadstraten onderdeel van één groot vergunninggebied. Er waren echter meer vergunninghouders in het westelijke deel van de binnenstad dan in het oostelijke deel.

	Bewoners uit binnen-stad	Werkers uit binnen-stad	Bezoe-kers van binnenstad
Binnenstadsectoren 3, 4, 12, 20	✓		
P2 - Ir. Lelykade	✓	✓	✓
P5 - Boulevard			✓
P6 - Dolfinarium-eiland			✓
P6A - Dolfinarium-eiland	✓		
P8 - Zonneweide	✓	✓	✓
P9 - Scheepssingel	✓	✓	✓
P10 - Waltoren	✓		✓
P11 - Vuldersbrink	✓		✓
P13 - Selhorstweg		✓	✓
P14 - Houtwal	✓	✓	✓
P15 - Hortus	✓		
P16 - Vitringasingel			✓
P17 - Klooster	✓		✓
P18 - Plantage	✓		✓
P19 - Westeinde	✓	✓	✓
P21 - Bleek	✓		
P22 - Stadhuisgarage	✓	✓	

Tabel: 2.2 Parkeerlocaties per doelgroep huidige situatie

Dit leidde ertoe dat de parkeerdruk in de westelijke helft alsnog erg hoog was, terwijl in de oostelijke helft parkeerplaatsen leeg bleven. Daarom is het vergunninggebied in de binnenstad in 2019 opgeknipt in vijf (binnenstad)sectoren. Sindsdien vindt er een betere spreiding plaats en hebben bewoners met hun parkeervergunning als het ware een ‘plekgarantie’ in de sector waar zij wonen. Het aantal klachten over het parkeerregime en de parkeerdruk in de binnenstad is hierdoor sterk afgenomen.

Bewoners en werkers kunnen een vergunning aanvragen om in de betaald parkeergebieden te parkeren. Omdat er sprake is van dubbelgebruik (bewoners, werkers en bezoekers), is er op deze terreinen geen plekgarantie. Incidenteel kan het voorkomen dat er geen plek is, terwijl men wel een geldige vergunning heeft.

Vergunningparkeren werkers
Voor werknemers van bedrijven die gevestigd zijn in de binnenstad bestaat ook de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen voor de genoemde parkeerlocaties zoals opgenomen in tabel 2.2. De tarieven zijn voor deze doelgroep hoger dan de tarieven voor een vergunning voor bewoners. Naast de reguliere vergunningen wordt ook de mogelijkheid geboden om een tijdelijke vergunning of ontheffing aan te vragen voor het uitvoeren van (bouw)werkzaamheden in de binnenstad.

Bezoekersparkeren
Voor bezoekers is er in en rondom de binnenstad op meerdere locaties de mogelijkheid om tegen betaling te parkeren. Het betaald parkeren geldt elke dag van 8:00 tot 21:00 uur. Het tarief is op alle locaties gelijk, namelijk € 2,10 per uur met een maximum dagtarief van € 11 (tarief 2024). Op de parkeerterreinen/-garages Klooster, Selhorstweg, Vuldersbrink, Westeinde en Houtwal is de eerste 2 uur gratis parkeren van kracht.

Ook is in een gedeelte van het Waterfront betaald parkeren ingevoerd. Bewoners met een adres in dit gebied komen in aanmerking voor maximaal twee parkeervergunningen, of minder als ze parkeergelegenheid op eigen terrein hebben. Bezoekers van deze bewoners kunnen in het gebied parkeren door middel van de digitale bezoekersregeling. Hiervoor geldt een gereduceerd tarief. Overige bezoekers kunnen tegen betaling parkeren in het gebied en hiervoor gebruik maken van 'belparkeren'.

Totstandkoming 2 uur gratis parkeren
In 2015 is twee uur gratis parkeren in de Houtwalgarage en op parkeerterrein Westeinde ingevoerd. Het doel was om meer bezoekers naar Harderwijk te krijgen en om deze bezoekers te verleiden op deze twee parkeerlocaties te parkeren. Hierdoor zou een betere spreiding ontstaan en overlast in de vorm van lange wachtrijen voor onder andere de Vuldersbrinkgarage beperkt worden. De nieuwe Houtwalgarage werd destijds namelijk ondermaats gebruikt. Het twee uur gratis parkeren was alleen doordeweeks van kracht. In 2017 heeft de gemeenteraad besloten het gratis parkeren ook op zaterdag en zondag in te voeren. Sinds eind 2018 is het twee uur gratis parkeren ook uitgebreid naar de parkeerterreinen Klooster, Selhorstweg en Vuldersbrink. Dit heeft geleid tot een betere spreiding van de bezoekers over de vijf verschillende parkeerlocaties. Ook is het totale aantal bezoekers dat met de auto komt toegenomen en daarmee ook het aantal parkeertransacties.

Blauwe zone parkeren
In een aantal woonwijken grenzend aan het centrum, nabij het ziekenhuis en het station is een blauwe zone ingevoerd. Zie ook afbeelding 2.1. Deze blauwe zones zijn ingevoerd om 'overloopparkeren' te voorkomen. Denk hierbij aan dagbezoekers van de binnenstad en/of werknemers die niet willen betalen voor parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning.

Bewoners en werkers kunnen een ontheffing voor de blauwe zone aanvragen. Een ontheffing voor bewoners is 50 jaar geldig, een ontheffing voor bedrijven 2 jaar. De eerste ontheffing en de bezoekerskaart voor bewoners is gratis, de legeskosten voor opvolgende ontheffingen zijn eenmalig en bedragen €14,40 per ontheffing. Bedrijven betalen ook €14,40 per ontheffing. Het aantal ontheffingen is niet gelimiteerd. Bewoners en ondernemers kunnen dus een onbeperkt aantal aanvragen.

Gelet op de gemeentebrede ombuigingsoperatie heeft de gemeenteraad (september 2024) ingestemd met een pakket aan maatregelen. Eén van die maatregelen is het gefaseerd terugbrengen van het gratis parkeren. Vanaf 2025 geldt er nog één uur gratis parkeren en vanaf 2026 wordt dit volledig opgeheven.

De maximale parkeerduur in de blauwe zones varieert van ½ tot 2 uur. Bovendien geldt het blauwe zoneregime niet op zondagen, avonden en nachten.

2.3 Participatie: Wat vindt men van parkeren in Harderwijk?

In delen van de gemeente werkt het huidige parkeerbeleid goed. Maar de situatie is nog niet optimaal. Nog altijd komen bewoners en ondernemers op de lijn om hun wensen, meningen of onvrede te uiten. Er zijn dus zeker knelpunten. Er is genoeg wat beter kan. In onderstaande paragrafen volgt een uiteenzetting van de belangrijkste bevindingen.

Om deze knelpunten inzichtelijk te maken is op verschillende manieren informatie opgehaald:

- Een gemeentebreed enquête onderzoek in 2022: respons = 348
- Online Stadsgesprek 2023 (gemeentebreed): respons = 773
- Een enquête onderzoek onder gebruikers van de parkeergarage Vuldersbrink, parkeerterrein Kloosterplein en de Waltoren 2023: respons = 608

Ook is bij de totstandkoming van dit Programma Bouw & Infrastructuur onderdeel Parkeren, samengewerkt met een parkeerpanel. Het parkeerpanel is een werkgroep bestaande uit diverse belanghebbenden. In totaal hebben er vier bijeenkomsten plaatsgevonden waarvan de laatste op 3 september 2024 en heeft het parkeerpanel ons van de nodige input voorzien. Leden van het parkeerpanel hebben ons onder andere onderstaande punten meegegeven en zorgen geuit.

- “Denk toekomstgericht: veranderende functies hebben impact op de parkeerbehoefte (Dolfinarium?).”
- “Goede en proactieve communicatie naar inwoners toe is essentieel.”
- “Betrek de wijkplatforms: laat ons helpen bij concrete oplossingen.”
- “De parkeerdruk in de blauwe zones is relatief hoog en er wordt met grote regelmaat hinderlijk geparkeerd en onvoldoende gehandhaafd.“
- “Vanuit de detailhandel in de Donkerstraat wordt aangegeven dat het opheffen van het 2-uur gratis parkeren sterke nadelige gevolgen zal hebben voor de bezoekersaantallen in de binnenstad en verdergaande gevolgen zoals leegstand en faillissementen. Bezoekers die met de auto komen gaan uitwijken naar omliggende gemeenten waar geen parkeerbetaalplicht geldt. Er wordt een duidelijk signaal afgegeven dat er zowel geïnvesteerd moet worden in extra (gratis) parkeervoorzieningen én in een verbeterslag van de stallingsmogelijkheden voor de fietsers.“
- “De Fietsersbond benadrukt het belang om fietsers en auto's tegenover elkaar te zetten. Een en-en scenario is niet mogelijk, vanwege het ruimtegebrek.“
- “Verschillende leden van het parkeerpanel erkennen dat er met name in de weekenden een bereikbaarheidsprobleem is voor bezoekers en bewoners die met de auto naar de binnenstad gaan. Om die reden wordt aangegeven dat er wel iets moet veranderen.“
- “De Fietsersbond benadrukt het belang van de inzet op het stimuleren van actieve mobiliteit (lopen & fietsen). Aangegeven wordt dat door het uitbreiden van (bewaakte) fietsenstallingen in en om de binnenstad maar ook in de woonwijken een belangrijke voorwaarde is om mensen te verleiden eerder te kiezen voor de fiets in plaats van de auto.“
- “Er wordt een oproep gedaan om te investeren in aanvullende locaties voor (bewaakte) fietsenstallingen. Zeker ook omdat steeds meer mensen een elektrische fiets hebben die ze graag veilig stallen.“
- “In de huidige situatie is er in de zomermaanden nog relatief veel zoekverkeer voor het Dolfinarium. Men rijdt op de navigatie en komt dan op de Boulevard uit in plaats van de Lelykade (P2) en Zonneweide (P8).“
- “De Vischmarkt Vereniging geeft aan dat het uiteindelijk terugbrengen van het maximum aantal vergunningen naar 1 per voordeur als niet reëel wordt geacht. Ook in de binnenstad wonen twee-verdieners en is men aangewezen op de auto.“
- “Zonneweide P8 is op te grote (loop)afstand voor bewoners en werknemers. Hier moeten eerst goede faciliteiten worden geboden voordat men hier gebruik van gaat maken.“

In dit onderdeel Parkeren zijn de geuite zorgen betrokken bij het samenhangend pakket aan maatregelen. Ook is in dit document op verschillende onderdelen een keuze gemaakt in het kader van het algemeen belang.

Ook is het concept-document voorgelegd aan het ‘Verkeersplatform’. Dit platform bestaat uit een groep vaste personen die de belangen behartigen van hun achterban zoals rijschoolhouders, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, de Politie en de Brandweer. Ze hebben aangegeven dat:

- De Fietserbond, brandweer en VVN in algemene zin erg positief zijn over het voorliggend document.
- Het fietsgebruik stimuleren door het aantal fietsklemmen uit te breiden en zo dicht als mogelijk bij de ingang van verschillende voorzieningen te situeren.
- Afspraken te maken met grote(re) bedrijven met als doel het fietsgebruik te stimuleren.
- Te sturen op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen door het kort-parkeren duurder te maken.
- Bij het toepassen van een lagere parkeernorm dient voorkomen te worden dat omliggende wijken te maken

krijgen met parkeeroverlast.
- Het verder autoluw maken van de binnenstad vraagt om een intensivering van de handhaving.

2.3.1 Binnenstad

De binnenstad kent vele functies en heeft daarmee een verkeersaantrekkende werking. Daarom wordt deze wijk apart belicht.

Ongeveer tweederde van de respondenten geeft aan dat ze ontevreden zijn met het huidige parkeerregime. Dit heeft vooral te maken met het aantal auto's in de binnenstad. Uit de reacties blijkt dat men vindt dat bezoekers niet langer in de binnenstad zouden moeten kunnen parkeren maar op verdere loopafstand.

Een grote meerderheid van de binnenstadbewoners is bereid om de auto verder weg te parkeren als hierdoor meer ruimte vrijkomt voor bijvoorbeeld groen, ontmoeten en spelen. De looptijd die men aanvaardbaar vindt, varieert van maximaal 2 minuten tot meer dan 10 minuten. Opvallend is dat de bereidwilligheid in de binnenstad niet bijzonder afwijkt van de bereidwilligheid in andere wijken. Sterker nog: in bijvoorbeeld Stadsweiden is de bereidwilligheid om een stukje te lopen naar de auto relatief gezien groter dan in de binnenstad.

Iets meer dan de helft van de respondenten vindt dat er meer fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad moeten komen. Fietsparkeren zou volgens de respondenten zoveel mogelijk inpandig moeten plaatsvinden en niet op straat.

Verder komt uit de onderzoeksresultaten naar voren dat het aantal ondernemers dat gereageerd heeft op de enquête relatief beperkt is (13 respondenten). Zaken die door ondernemer worden aangedragen zijn:

- bezoek moet altijd op acceptabele loopafstand kunnen parkeren.
- werknemers op afstand laten parkeren om zo meer parkeerruimte voor bezoekers te creëren.
- natuurlijk zijn de mooie binnenstad, de Boulevard, de musea, de horeca en het winkelaanbod trekkers, maar 2 uur gratis parkeren trekt vele bezoekers om hiervan te genieten.

2.3.2 Overige wijken

Parkeerregulering

De stadsbrede enquête is vooral ingevuld door bewoners van gebieden waar geen parkeerregulering is. In de meeste woonwijken is ook zeer beperkt behoefte aan een vorm van parkeerregulering. In de meeste wijken is er volgens de respondenten ook geen sprake van een parkeerprobleem. Alleen in de gebieden die grenzen aan de bestaande gereguleerde gebieden is er wel draagvlak voor (uitbreiding van) parkeerregulering. Bijvoorbeeld de wijken Waterfront (54% van de respondenten) en Zeebuurt/Friesegracht (57%).

Bij de gemeente komen met regelmaat klachten binnen over het functioneren van de blauwe zones. De blauwe zone is alleen overdag geldig, waardoor er 's avonds en op zondag toch 'parkeertoeristen' staan en bewoners een hoge parkeerdruk ervaren. Er is op dit moment te weinig grip op het aantal ontheffingen dat wordt uitgegeven, waardoor alsnog een hoge parkeerdruk ontstaat. Ontheffingen zijn namelijk onbeperkt aanvraagbaar en verkrijgbaar.

Ook wordt aangegeven dat in de blauwe zone tenslotte weinig handhaving op het gebruik van een ontheffing of parkeerschijf bestaat. Uit het Online Stadsgesprek blijkt ook dat relatief veel bewoners die in een wijk met blauwe zone wonen ontevreden zijn over het functioneren daarvan. In de Zeebuurt is zelfs 62% van de respondenten niet positief over de blauwe zone.

Fietsparkeren

Bijna de helft van de respondenten is tevreden over de fietsparkeervoorzieningen in het centrum. Iets meer dan een derde van de respondenten zou vaker met de fiets naar de binnenstad gaan als er betere fietsparkeervoorzieningen in het centrum komen. Tegelijkertijd vinden verreweg de meeste respondenten het geen goed idee dat extra fietsparkeerplekken ten koste gaan van autoparkeerplaatsen. Dit geldt zowel voor de binnenstad als in de andere wijken.

Een ander aandachtspunt is de beschikbaarheid van voldoende fietsparkeerplekken bij wijkwinkelcentra. Soms is er wel voldoende capaciteit, maar niet op de juiste plek. Fietsen worden dan alsnog buiten de stalling gezet en dat zorgt voor een rommelig beeld en soms verkeersonveilige situaties.

Grote voertuigen
Vanuit de Verordening Fysieke Leefomgeving Harderwijk (Vflo) gelden regels met betrekking tot het parkeren van grote voertuigen. Voertuigen die groter zijn dan 6,00 x 2,00 x 2,40 meter (l x b x h) mogen binnen de bebouwde kom niet op de openbare weg geparkeerd worden, met uitzondering van werkdagen overdag. Grote voertuigen kunnen geparkeerd worden op particuliere terreinen of op de vrachtwagenparkeerplaats aan de Vuurtorenweg. Deze gemeentelijke vrachtwagenparkeerplaats is alleen met vergunning toegankelijk. Alle vergunningen zijn op dit moment vergeven en er is een wachtlijst. Wel is in samenspraak met de gemeente Zeewolde opgenomen dat we ter plekke vrachtwagens wijzen op de openbaar toegankelijke parkeerplaats op het Trekkersveld en dat men bij de verzorgingsplaatsen langs de A28 kan staan.

Een regelmatige klacht van bewoners is dat zij overlast ervaren van geparkeerde (bedrijfs)busjes en kampeervoertuigen in woonwijken. Deze mogen hier parkeren, omdat zij kleiner zijn dan de gestelde maatvoering in de Vflo. Deze overlast wordt voornamelijk veroorzaakt door buurtbewoners die eigenaar zijn van de betreffende voertuigen. In sommige straten is dit opgelost door onderling afspraken te maken om bedrijfsvoertuigen elders te parkeren. Bijvoorbeeld iets verderop in de wijk. In andere straten komt dit niet van de grond. Mede omdat er geen (wettelijke) mogelijkheden zijn om hier iets tegen te doen. Het is een probleem waar ook veel andere gemeenten mee te maken hebben.

Ook zijn er voertuigen die net iets groter zijn dan de gestelde maatvoering en daarmee formeel niet mogen parkeren in de bebouwde kom. Bijvoorbeeld taxibusjes, die gebruikt worden voor regiotaxivervoer of doelgroepenvervoer. In deze situaties wordt veelal gewerkt met een ontheffing, zodat het voertuig op een aangewezen parkeerterrein binnen de bebouwde kom mag parkeren.

Buiten de bebouwde kom gelden geen lokale regels voor het parkeren van grote voertuigen, anders dan de landelijke wetgeving. Zodoende komt het voor dat bijvoorbeeld vrachtwagenchauffeurs ervoor kiezen om aan de Boekhorstlaan of Korhoenlaan te overnachten.

Parkeerdruk
In iedere wijk zijn er wel straten waar op specifieke momenten een parkeerprobleem wordt ervaren. Vaak is het ‘probleem’ een hoge parkeerdruk. Dit heeft uiteenlopende oorzaken:

- Parkeergelegenheid op eigen terrein wordt niet altijd gebruikt door bewoners. Bewoners parkeren de (tweede) auto liever op straat. Dit speelt vooral in nieuwbouwwijken.
- Gebouwde parkeervoorzieningen onder een wooncomplex worden ook dikwijls niet gebruikt door de bewoners (er wordt op straat geparkeerd), vanwege gemak of de kosten van een benodigde vergunning. Hierdoor ontstaat er extra parkeerdruk in de openbare ruimte.
- In de wat oudere wijken is er onvoldoende parkeergelegenheid, omdat huishoudens veelal over twee of meer auto’s beschikken. Bijgevolg wordt er regelmatig (fout)geparkeerd op hoeken, stoepen en groenstroken. Dit speelt vooral in delen van de Zeebuurt en Stadsweiden.



Afbeelding 2.4: Voorbeeld foutparkeren op stoep en half parkeren op stoep

- Tijdens het brengen en ophalen van kinderen is het vaak druk rondom scholen. Dit zorgt gedurende een korte periode voor een hoge parkeerdruk en verkeersonveilige situaties. Dit geldt eveneens voor de grotere sportclusters. Hier is de parkeerdruk op meerdere momenten erg hoog en wordt uitgeweken naar omliggende (doorgaande) wegen en/of buurten.

2.4 Parkeeronderzoeken Zeebuurt en Waterfront

Periodiek wordt een parkeeronderzoek uitgevoerd in delen van de wijken Zeebuurt en Waterfront. Op deze manier wordt inzicht verkregen in de parkeerdruk, het parkeermotief en de ontwikkeling daarvan door de jaren heen. Dit heeft vooral relatie met de realisatie van nieuwbouwwijk Waterfront, waar parkeerregulering is ingesteld, terwijl dat in de omliggende wijken (nog) niet het geval is. De onderzoeksresultaten uit november 2022 en november 2023 worden als input gebruikt voor de beoogde uitbreiding in de Zeebuurt en het Waterfront. Overigens wordt in november 2024 dit onderzoek opnieuw herhaald.

Parkeerdruk
Parkeerdruk is het aantal parkeerplaatsen dat bezet is ten opzichte van het totaal aantal aanwezige parkeerplaatsen. Normaal gesproken wordt overdag een bovengrens van 85% parkeerdruk als acceptabel aangehouden. In woonwijken bedraagt die grens 's nachts 90%. Boven deze percentages neemt de kans op zoekverkeer namelijk toe.

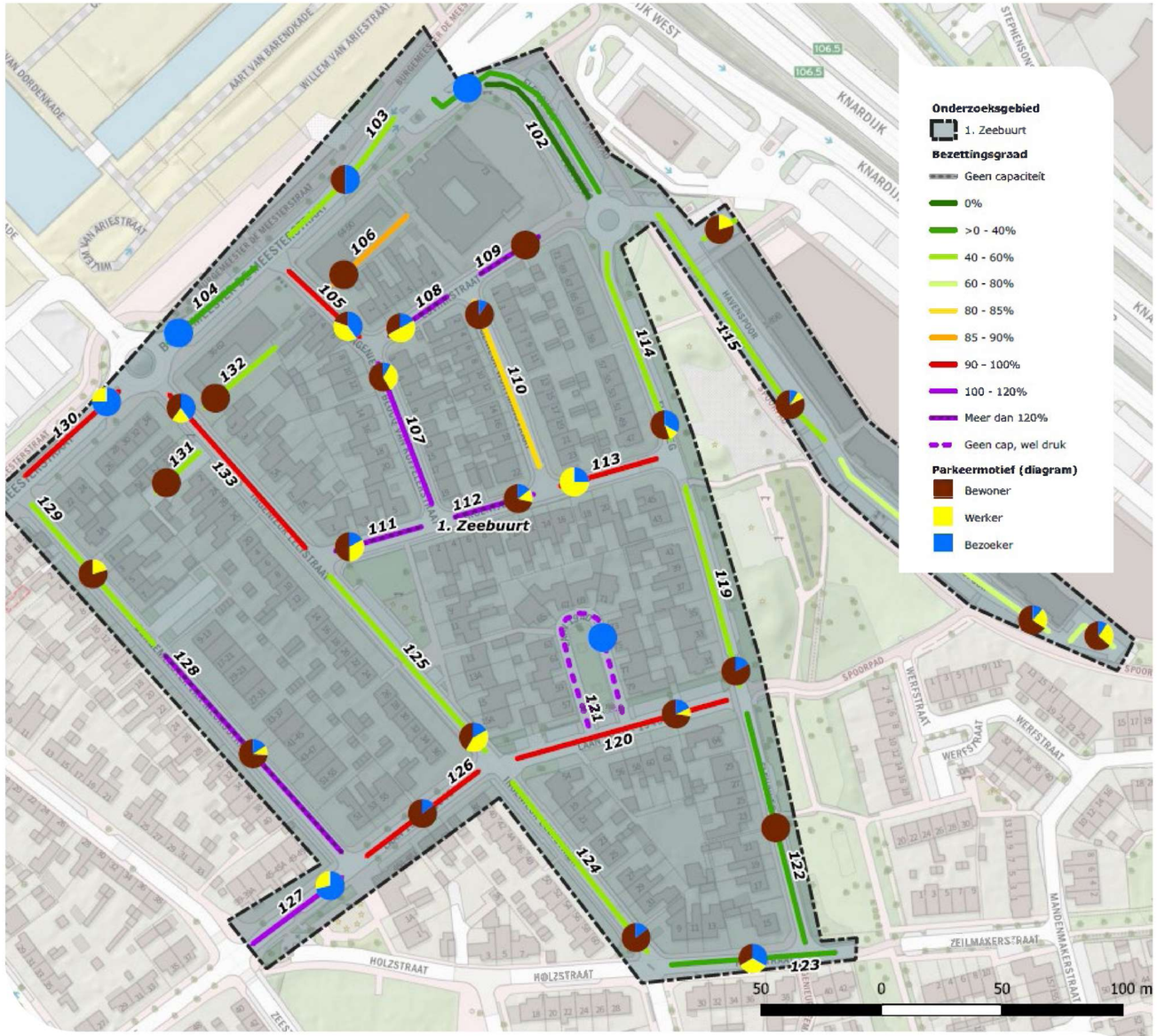


Afbeelding 2.5: Onderzoeksgebied Waterfront en Zeebuurt

De gemiddelde parkeerdruk in de Zeebuurt en Waterfront is op geen enkel onderzoeksmoment meer dan 85% . Maar de parkeerdruk is niet evenredig verdeeld over de wijken. Er zijn dus wel straten met een hoge parkeerdruk. Uit de resultaten komt naar voren dat de volgende straten structureel een (te) hoge parkeerdruk hebben (> 85%):

- Lovinkstraat
- Ir. Wortmanstraat
- Groentjesweg
- Ir. Lelystraat
- Burg. Kempersstraat
- Waterstadboulevard

Voor de beeldvorming is in afbeelding 2.6 weergegeven hoe de parkeersituatie is op één van de gemeten onderzoeksmomenten in de Zeebuurt. Het gaat hier om zaterdagavond 11 november 2023 om 19.00 uur. Hieruit komt naar voren dat in enkele straten de parkeerdruk hoger is dan 85% maar dat er nabij altijd plek is. De hoge parkeerdruk kan dus op straatniveau wel als knelpunt worden ervaren.



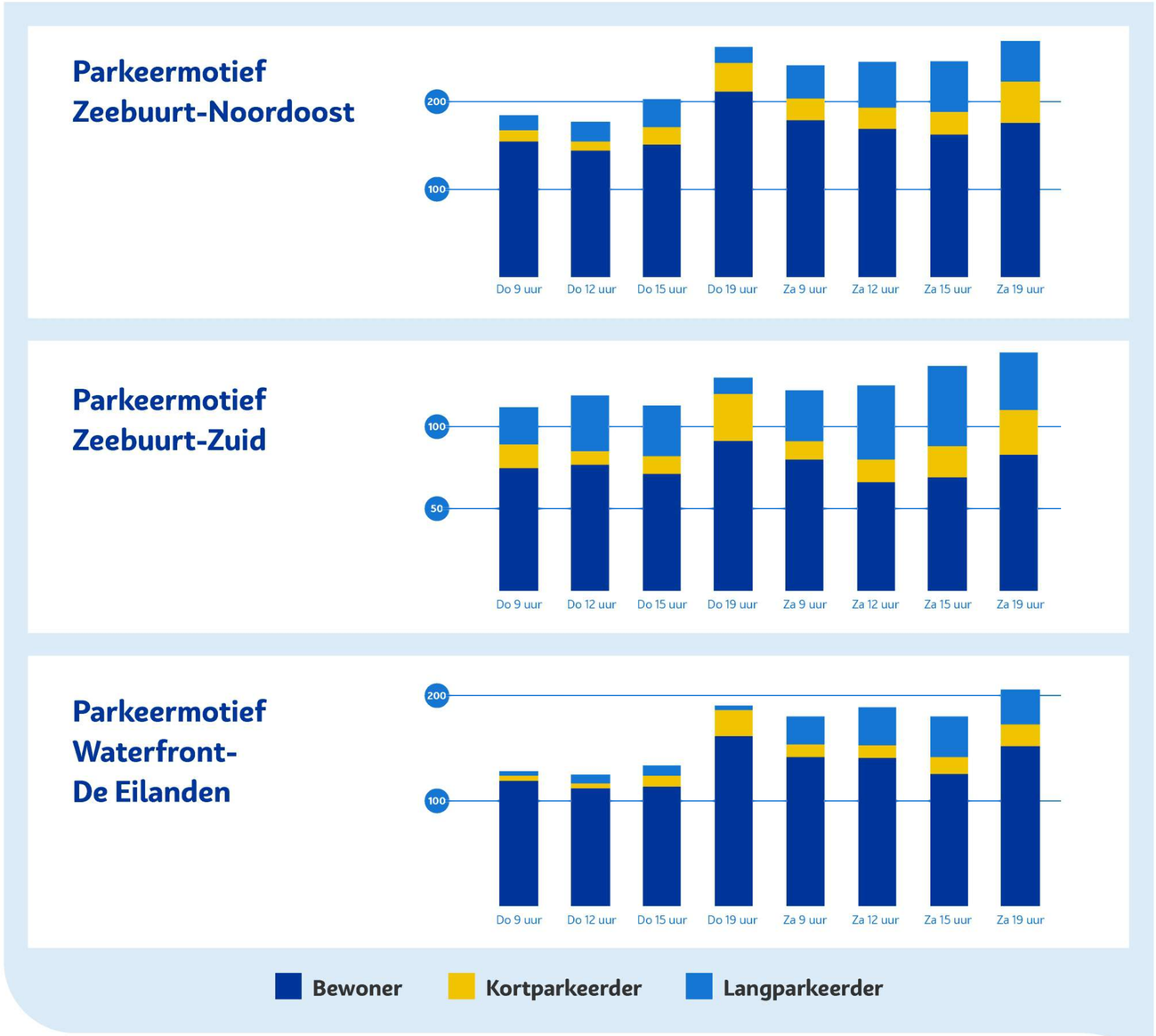
Afbeelding 2.6: Illustratie parkeerdruk Zeebuurt op één van de onderzoeksmomenten

Parkeermotief
Het parkeermotief wordt in beeld gebracht door de parkeerduur en het parkeermoment te meten. Deze beproefde onderzoeksmethodiek wordt ook in andere gemeenten gebruikt om de parkeermotieven inzichtelijk te krijgen. Een parkeerder die tijdens de nachtmeting is gesignaleerd, wordt als bewoner aangemerkt. Een kortparkeerder/bezoeker is een parkeerder die tijdens één meetmoment en niet 's nachts is waargenomen. Een langparkeerder/werker is een parkeerder die tijdens twee meetmomenten en niet 's nachts is waargenomen. De meetmomenten waren om 6, 9, 12, 15 en 19 uur.

Qua motieven valt het volgende op:

- Vooral in de Zeebuurt parkeren relatief gezien veel langparkeerders buiten de blauwe zones, die geen bewoner van de wijk zijn. Dit zijn veelal werknemers die bijvoorbeeld in de binnenstad werken.
- Deze metingen zijn gedaan in het najaar, toen het Dolfinarium gesloten was. Bewoners geven aan dat er in het zomerseizoen doorgaans meer 'parkeertoeristen' zijn.
- Vergelijking van de resultaten van 2022 en 2023 leert dat de bezettingsgraad in beide jaren vrijwel gelijk was. De parkeerdruk is dus niet toegenomen.

Zie ook de grafieken hiernaast waarvoor per onderzoeksgebied inzicht wordt gegeven in het aantal geregistreerde voertuigen en de verdeling hiervan per motief.



Figuur 2.7 – parkeermotief onderzoeksgebieden Zeebuurt en Waterfront (2023)

2.5 Parkeeronderzoek Binnenstad

In november en december 2023 is een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd op de parkeerterreinen rondom de binnenstad. In afbeelding 2.8 zijn de verschillende onderzoekslocaties aangegeven. De belangrijkste resultaten uit dat onderzoek zijn:

- Op de parkeerterreinen Klooster, Westeinde en Vuldersbrink is structureel een hoge parkeerdruk en ontstaan wachtrijen.
- Het parkeerterrein P5 Strandboulevard, dat alleen in de winterperiode opengesteld is, wordt weinig gebruikt. De bezetting schommelt steeds rond de 10 à 20%. Alleen 's avonds is de bezetting wat hoger, maar nog steeds is de helft onbezet.
- Op zondag is de parkeerdruk (aanzienlijk) lager. Er komen dan minder bezoekers naar de binnenstad. De meting is gedaan tijdens de koopzondag voor Sinterklaas. Over het algemeen is dit vaak juist een drukkere koopzondag.



Afbeelding 2.8 onderzoek locaties 2023

2.6 Resultaten onderzoek Vuldersbrink, Kloosterplein en Waltorenstraat

Om inzicht te krijgen in het parkeermotief van gebruikers van parkeerlocaties Vuldersbrink, Kloosterplein en de Waltorenstraat is in november een uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Over 4 dagen is gedurende verschillende uren, elke parkeerder gevraagd naar zijn/haar parkeermotief. In totaal zijn er 608 mensen geïnterviewd.

Parkeermotief

Winkelbezoek is de belangrijkste reden bij het bezoek, genoemd als 'primair doel' door circa driekwart van de respondenten. Dit kan zijn dat men komt om recreatief te winkelen (23%), boodschappen te doen (22%) of vanwege een specifieke winkel. Zie ook tabel 2.9.

	Klooster	Vulders-brink	Waltoren	Totaal
Winkelen	25%	20%	23%	**23%**
Boodschappen doen	6%	26%	27%	**20%**
Bezoek specifieke winkel (excl. Action/ Vomar)	22%	12%	14%	**16%**
Zakelijke reden/werk	10%	4%	6%	**7%**
Action	0%	9%	10%	**7%**
Woont hier	4%	8%	6%	**6%**
Toeristisch bezoek/ rondkijken	12%	1 %	0%	**4%**
Afspraak/bezoek familie/vrienden/ kennissen	8%	3%	1%	**4%**
Kapper	2%	4%	4%	**4%**
Bezoek horeca	3%	2%	3%	**3%**
Vomar	0%	6%	0%	**2%**
Overig	8%	5%	3%	**5%**

Tabel 2.9: Wat is vandaag de belangrijkste reden van uw bezoek aan het centrum van Harderwijk?

Aanvullend is gevraagd of er (die dag) nog andere redenen zijn voor het bezoek aan Harderwijk. Oftewel, is er sprake van combinatiebezoek? Hiervan geeft 62% van de respondenten aan één bezoekdoel te hebben. 38% van de respondenten heeft aanvullende bezoekdoelen. In tabel 2.10 is een hiervan een overzicht opgenomen van deze groep respondenten.

	Klooster	Vulders-brink	Waltoren	Totaal
Winkelen	34%	40%	38%	**32%**
Boodschappen doen	10%	44%	43%	**24%**
Bezoek specifieke winkel (excl. Action/ Vomar)	36%	28%	24%	**30%**
Zakelijke reden/werk	12%	5%	6%	**9%**
Action	1%	22%	15%	**8%**
Woont hier	4%	11%	8%	**6%**
Toeristisch bezoek/ rondkijken	12%	2%	0%	**4%**
Afspraak / bezoek familie/vrienden/ kennissen	10%	4%	1%	**6%**
Kapper	2%	4%	4%	**4%**
Bezoek horeca	13%	12%	7%	**13%**
Vomar	0%	19%	2%	**2%**
Overig	11%	15%	8%	**8%**

Tabel 2.10: Zijn er vandaag nog andere redenen voor uw bezoek aan het centrum van Harderwijk?

Uit de resultaten blijkt dat in totaal 32% winkelen noemt, 30% noemt het bezoek aan een specifieke winkel (buiten Action en Vomar) en komt 24% om boodschappen te doen. Er is dus wel sprake van combinatiebezoek maar toch parkeert het overgrote deel op deze drie locaties met één (bezoek)doel.

Waarom deze parkeerlocatie?
In tabel 2.11 is een uiteenzetting opgenomen van de reacties op de vraag: *Waarom heeft u vandaag specifiek voor deze parkeerlocatie gekozen en niet voor een andere?*

	Klooster	Vulders-brink	Waltoren	Totaal
Ligt nabij bestemming	81%	76%	78%	**78%**
Andere locatie vol	3%	2%	14%	**6%**
Gebruikelijke locatie/ken de route etc.	5%	4%	1%	**4%**
Toeval	4%	2%	2%	**3%**
Lag op route	4%	4%	0%	**3%**
Vergunning	0%	3%	2%	**2%**
Parkeertarief	1%	3%	0%	**1%**
Overdekt (weer)	0%	2%	0%	**1%**
Overig	1%	4%	2%	**3%**
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Tabel 2.11: Waarom heeft u voor deze parkeerlocatie gekozen?

Het feit dat de parkeerlocatie dicht bij de bestemming ligt is verreweg de belangrijkste reden voor het gebruik van de desbetreffende locaties. Wat opvalt is dat het parkeertarief (2-uur gratis parkeren) door slechts een enkeling als reden is genoemd.

3. Ontwikkelingen in het vakgebied Mobiliteit

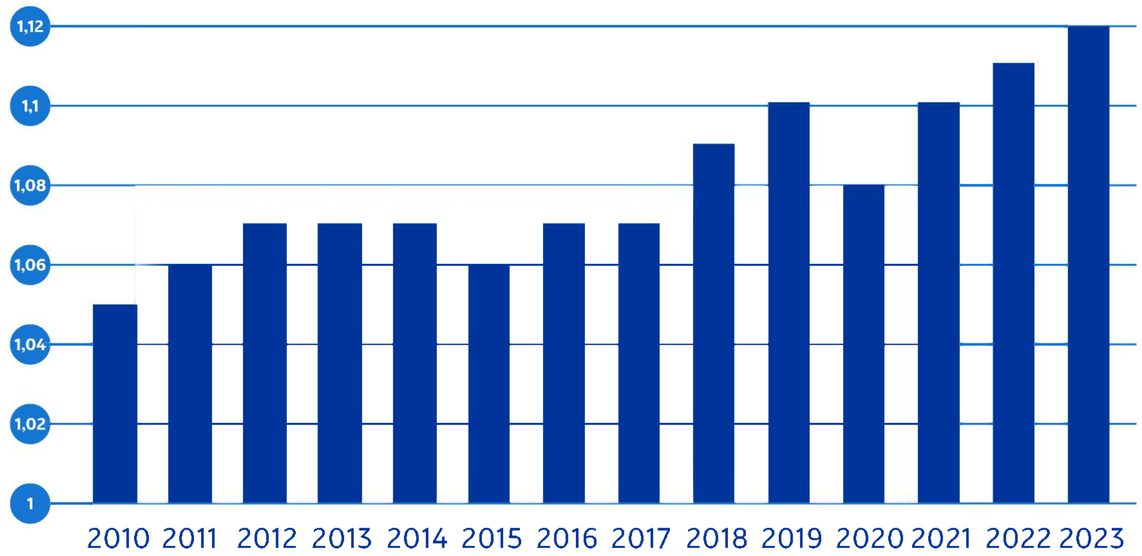
Er gebeurt landelijk veel op het gebied van mobiliteit. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben direct invloed op parkeren in Harderwijk. Bijvoorbeeld de opkomst van auto- en fietsdeelsystemen. In de volgende hoofdstukken wordt weergegeven hoe wij met deze trends willen omgaan.

3.1 Het autobezit neemt landelijk toe

Het aantal auto's op de Nederlandse wegen steeg afgelopen jaar hard. Er kwamen in 2023 ruim 180.000 personenauto's bij, waardoor er nu 9,4 miljoen personenauto's rondrijden in Nederland. Dit is een toename van 1,7%. Van alle auto's, staat 87,6% op naam van een particulier, de rest is eigendom van een bedrijf.

Sinds 2010 is het aantal personenauto's in Nederland gestegen van 1,03 naar bijna 1,1 auto's per huishouden. In Harderwijk is dit in dezelfde periode gestegen van 1,05 naar 1,12 auto per huishouden. Het autobezit in onze gemeente ligt dus iets hoger dan het Nederlands gemiddelde.

Aantal auto's per huishouden



Afbeelding 3.1: Ontwikkeling autobezit per huishouden Harderwijk

3.2 Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw

Bij nieuwbouw wordt de vereiste parkeercapaciteit berekend aan de hand van parkeernormen. De gemeente stelt vast welke normen in de gemeente gelden. De parkeerkencijfers van het landelijke verkeerskundig kenniscentrum CROW dienen hierbij als basis.

De huidige Harderwijkse parkeernormen dateren uit 2013. Die parkeernormen gelden gemeentebreed. Er is slechts beperkt onderscheid tussen bijvoorbeeld verschillende wijken en woningtypen. De ervaring in andere gemeenten leert dat het beter is meer te specificeren. Het autobezit van een vrijstaande woning in Hierden is bijvoorbeeld niet over een kam te scheren met een rijwoning in de huursector in Stadsdennen. Terwijl daar in de huidige situatie wel dezelfde parkeernormen voor gelden.

De afgelopen jaren hebben diverse grotere steden hun parkeernormen (fors) verlaagd. De reden voor gemeenten om hun parkeernormen te verlagen heeft te maken met het realiseren van meer betaalbare woningbouw en tegelijkertijd met bovenliggende ambities op het gebied van duurzaamheid zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, het stimuleren van lopen, fietsen en gebruik openbaar vervoer en het beter benutten van bestaande parkeerplaatsen. Hoewel Harderwijk een andere schaalgrootte heeft, zijn deze trends ook hier actueel. Met name bij projecten als Nieuw-Weiburg, Kranenburg-Noord en Waterfront wordt al actief ingezet op een lagere parkeernorm in combinatie met alternatieve vervoerswijzen in de vorm van deelmobiliteit en openbaar vervoer. Dit is een duidelijke trendbreuk met het oude mobiliteits- en parkeerbeleid.

Belangrijk aandachtspunt bij het toepassen van lagere parkeernormen is dat dit veelal samenhangt met de invoering van parkeerregulering. Zonder parkeerregulering kan immers niet worden voorkomen dat bewoners van een nieuwbouwcomplex met eigen parkeervoorziening de auto toch op straat parkeren, waardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt, de leefbaarheid afneemt, en/of problemen in de betreffende woonwijk ontstaan.

3.3 We bezitten steeds meer fietsen

Fietsen heeft een positief effect op de gezondheid. Fietsen is bovendien gemakkelijk, voordelig en resulteert in minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging dan gebruik van de auto. Duidelijk is dat Harderwijk, gezien de korte afstanden, bij uitstek een fietsstad is.

In 2021 waren er in Nederland naar schatting 23,4 miljoen fietsen, waarvan 3,4 miljoen e-bikes. In 2021 zijn 923.000 nieuwe fietsen verkocht. Dat is 16% minder dan in 2020 (piek tijdens corona). De elektrische fiets is inmiddels goed voor 52% van het totale marktaandeel.

Fietsparkeren behoeft daarom meer aandacht. Fietsers hebben immers niet alleen behoefte aan veilige en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fiets veilig, ordelijk en gemakkelijk te parkeren. Omdat er grote samenhang is met autoparkeren is het belangrijk dat dit niet op zichzelf staat, maar integraal onderdeel uitmaakt van de totale parkeeropgave.

Onderstaande trends zijn van invloed op de stallingsbehoefte van de fiets:

- De fiets als lifestylesymbool. Er zijn steeds meer verschillende soorten fietsen op straat zichtbaar: reguliere fietsen, herkenbare deel- en leenfietsen, bakfietsen, fatbikes, city-bikes, cityhoppers, et cetera. De fiets is uitgegroeid tot lifestylesymbool, als belangrijke functionele én trendy accessoire, die benadrukt wie je bent. Een grotere diversiteit in fietsen, die ook in Harderwijk zichtbaar is, vraagt om andere fietsvoorzieningen dan het standaard fietsenrek.
- De opkomst van de elektrische fiets. Het waren eerst vooral ouderen die een elektrische fiets namen, maar inmiddels is de elektrische fiets ook populair bij andere doelgroepen. De grotere actieradius zorgt ervoor dat langere woon-werk afstanden fietsend kunnen worden afgelegd. Dit maakt de elektrische fiets en ook de speed-pedelec aantrekkelijk voor mensen die verder van de winkels, voorzieningen of werk wonen.

3.4 Het delen van een auto is in opkomst

Autodelen zorgt voor een vermindering van het aantal autokilometers, vermindering van het autobezit, vermindering van druk op de openbare ruimte en draagt

daarnaast bij aan verbetering van de luchtkwaliteit. Dit komt deels doordat er minder kilometers worden gereden en deels doordat deelauto's gemiddeld genomen milieuvriendelijker zijn. Autodelen is hiermee nadrukkelijk geen doel op zich, maar een middel om doelen op het terrein van bijvoorbeeld mobiliteit, ruimtelijke ordening en duurzaamheid te realiseren.

Nederland beschikt in 2022 over 87.825 deelauto's. Dit aantal is inclusief het aantal voertuigen dat door particulieren aangeboden wordt via een autodeelplatform zoals SnappCar. De landelijke groei van het aantal deelauto's blijft doorzetten en versnelt zelfs.

In de Green Deal Autodelen II (ondertekend door 42 partners, waaronder het Rijk, gemeenten en aanbieders) werd gestreefd naar 100.000 deelauto's in 2021 en 700.000 gebruikers van autodelen. Het beoogde aantal deelauto's is niet gehaald, het aantal gebruikers wel. In maart 2021 waren er 971.000 gebruikers van deelauto's.

Uit een landelijke studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2015) blijkt dat autodelen (en dan vooral de standplaatsgebonden deelauto) een drietal effecten heeft:

- Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die een auto hebben weggedaan en gebruik maken van een klassieke deelauto zijn minder gaan rijden (gemiddelde reductie 1.600 kilometer/jaar). De deelauto wordt incidenteel gebruikt en meestal voor een bezoek aan vrienden en familie.
- Ritten met een deelauto werden voorheen met een ander vervoermiddel gemaakt (reguliere auto, trein) of niet gemaakt. Van alle ritten met een deelauto zou 16% niet zijn gemaakt als de deelauto niet voorhanden was. Autodelen leidt dus tot beperkt extra verkeer.
- Ritten met een deelauto worden doorgaans buiten de spits gemaakt: ongeveer 10% van alle deelautoritten vindt plaats tijdens de ochtendspits (tussen 8 en 9 uur) en dit ligt in de avondspits aanmerkelijk lager (3 procent). Hierbij geldt dat, met name standplaatsgebonden deelauto's, doorgaans zuiniger zijn en minder uitstoten dan de gemiddelde auto in Nederland.
- Klassieke deelauto's (met een eigen standplaats) worden voornamelijk gebruikt voor middellange en lange afstanden: bijna driekwart van de verplaatsingen gaat over afstanden van meer dan 20 kilometer, de helft gaat over meer dan 50 kilometer. Ongeveer één op de tien verplaatsingen betreft afstanden van maximaal 5 kilometer.

Autodelen maakt hiermee onderdeel uit van een breed pakket van alternatieve, duurzame mobiliteitsdiensten voor de (tweede) auto. Binnen onze gemeente zijn deelauto's op dit moment vooral in het Waterfront te vinden. Dit zijn er momenteel 3 maar wordt de komende jaren uitgebreid naar ca. 15 deelauto's. Hier is een voor Harderwijk lage(re) parkeernorm toegepast. Het aanbod in de rest van de gemeente is nu nog beperkt.

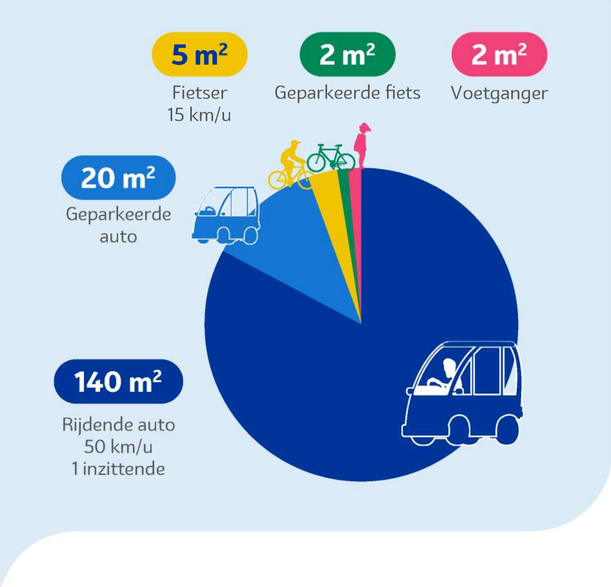
3.5 Het 'STOMP' principe

Het 'STOMP-principe' wordt in meerdere andere steden toegepast bij het opnieuw inrichten van de openbare ruimte. Het STOMP-principe staat voor onderstaande volgorde:

- **S**tappen (lopen)
- **T**rappen (fietsen)
- **O**penbaar vervoer
- **M**obility as a service (deelmobiliteit, boeken en afrekenen van ritten in een app)
- **P**rivé-auto



Afbeelding 3.2: Deze afbeelding laat zien welke vormen van mobiliteit meer ruimte krijgen en welke minder



Afbeelding 3.3: Ruimtegebruik per reiziger per modaliteit

Stappen en trappen
In nieuwe en bestaande gebieden in Harderwijk combineren we steeds vaker functies zoals wonen, werken en vrije tijd. Hierdoor hoeven mensen korte afstanden af te leggen naar voorzieningen. Dit biedt ruimte voor lopen en fietsen: schone en gezonde manieren om je te verplaatsen en ze nemen weinig ruimte in.

Openbaar vervoer en mobility as a service (MaaS)
Voor wat langere afstanden, stimuleren we mensen zo veel mogelijk om deelmobiliteit of het openbaar vervoer te gebruiken. Ook dit zijn schone en ruimte-efficiënte manieren van verplaatsen.

MaaS is een verzamelnaam voor alles wat software en technologie samenbrengt met (openbaar) vervoer. Bij MaaS gaat het vaak om apps waarmee gebruikers eenvoudig en snel hun reis van deur-tot-deur kunnen plannen. Het aantrekkelijke aan MaaS is dat verschillende reisbewegingen gezamenlijk te plannen zijn in één platform. Met z'n multimodale reisplanner kan iemand bijvoorbeeld een fiets huren om naar het treinstation te fietsen, met dezelfde app in- en uitchecken bij het station en na de treinreis een taxi bestellen voor de laatste kilometers.

Privé-auto
Voor verplaatsingen waar lopen, fietsen, het openbaar vervoer en deelmobiliteit geen aantrekkelijke opties zijn, is ruimte voor de privé-auto. Uit de inrichting van elk gebied blijkt duidelijk aan welke vervoermiddelen prioriteit wordt gegeven. Daar waar de privé-auto prioriteit krijgt, krijgen goede doorstroming en verkeersveiligheid aandacht.

STOMP bij inrichting van de openbare ruimte
We hanteren het STOMP-principe ook bij de inrichting van de openbare ruimte. Dit betekent dat we, waar logisch en haalbaar, de voorkeur geven aan ruimte voor verblijven, lopen, fietsen, boven de auto. En dat we fietsparkeren en openbaar vervoer verkiezen boven ruimte voor autoparkeren. Dat betekent onder andere dat in gebieden met beperkte openbare ruimte, mensen op korte afstand van hun bestemming hun fiets kunnen parkeren of gebruik kunnen maken van deelmobiliteit. Het parkeren van de auto kan op grotere afstand in centrale parkeervoorzieningen, mogelijk als onderdeel van mobiliteitshubs.

3.6 Werkgeversaanpak

"Feitelijk is een werkgeversaanpak een vorm van indirecte mobiliteitsbeïnvloeding: werkgevers worden actief ondersteund in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. Achterliggende gedachte is dat aldus een belangrijke doelgroep in het mobiliteitsbeleid, woon-werkverkeer, via een logische afzender kan worden verleid tot duurzamer reisgedrag." Aldus Rijkswaterstaat. Het gaat dus om manieren om mobiliteitsgedrag in de gemeente te beïnvloeden tot een duurzamer gedrag.

Over de werkgeversaanpak
In opdracht van de samenwerkende gemeenten in de regio Noord-Veluwe (Noord Veluwe Bereikbaar) is er een werkgeversaanpak. Hierin werkt een team van Mobiliteitsmakelaars aan meer duurzame en vitale mobiliteit in het woon-werk en zakelijk verkeer in de regio Noord-Veluwe. Belangrijke doelen zijn om werkgevers en werknemer bewust te maken van de effecten van mobiliteit op het gebied van kosten, ruimtegebruik, CO2 uitstoot, vitaliteit en goed werkgeverschap. Daarnaast biedt de werkgeversaanpak

werknemers de ervaring van slim en schoon reizen. Tenslotte helpen de Mobiliteitsmakelaars de werkgevers bij de transitie naar meer duurzame en vitale mobiliteit. De Mobiliteitsmakelaars beschikken over een aantal instrumenten, zoals de mobiliteitsindex, de mobiliteitsscan en bedrijvenchallenges. Het centrale loket voor vragen en kennis over mobiliteit is de website noordveluwebereikbaar.nl.

Over de logistieke aanpak
Naast de werkgeversaanpak is er in de regio ook een logistieke aanpak. Hierin werkt een team van logistieke makelaars samen met bedrijven aan de beweging naar schoner vervoer. Hierbij wordt ingestoken op minder en/of schonere kilometers voor het vervoer van producten of aanbod van diensten. De logistieke makelaars adviseren alle bedrijven, van zzp'ers met een bestelbus tot grote transportbedrijven en alles daartussen. De logistiek makelaars zetten hun expertise in om bedrijven te helpen bij het optimaliseren van hun logistieke proces. Door efficiënter te werken of het wagenpark optimaal in te zetten.

Over de ontwikkelingen in Harderwijk
De Mobiliteitsmakelaars en logistieke makelaars benaderen de bedrijven veelal individueel. De belangrijkste thema's in de werkgeversaanpak en logistieke aanpak zijn:

- Bereikbaarheid van bedrijventerrein Lorentz. Veel werknemers die werkzaam zijn op het bedrijventerrein nemen de auto naar het werk. Hierdoor ontstaan er aan het einde van de werkdag regelmatig files op het moment dat de werknemers weer naar huis gaan. Verbetering van de 'last mile' door beter openbaar vervoer en deelmobiliteit wordt als oplossing genoemd.
- Parkeren wordt op dit moment niet als een groot probleem gezien op de bedrijventerreinen in Harderwijk. Parkeren vindt veelal plaats op eigen terrein.

Daarnaast zijn veel werkgevers op zoek naar kennis over:

- Minder CO2 uitstoot
- Inpassing van fietsstimuleringsmaatregelen. Werkgevers willen graag een fietsregeling aanbieden aan hun werknemers, echter ontbreekt de kennis over kosten, mogelijkheden, fiscaliteit, voorzieningen, etc.
- Verduurzamen van het wagenpark (elektrisch rijden)

Uiteindelijk ligt er binnen de regio Noord-Veluwe en gemeenten een gezamenlijke opgave om bedrijven te blijven informeren en verleiden over de mogelijkheden van schonere en duurzame mobiliteit.



Visie

Het welbevinden van onze inwoners staat voorop. We willen de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Harderwijk behouden en verder versterken. Dat is niet mogelijk als we doorgaan op de oude weg. De stad groeit en daarmee het autogebruik ook. Die groei in auto's willen we niet doorzetten, want dan slibt de stad dicht. Met deze 'Blik op parkeren' geven we de leefbaarheid én de bereikbaarheid van Harderwijk een positieve impuls. We hebben auto's op straat een te grote vanzelfsprekende rol gegeven. Dat moet anders! Door meer in te zetten op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, kunnen we deze doelstellingen verzilveren. We hanteren hiervoor het zogenoemde STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, en Privé-auto). Hiermee kunnen we vanuit het onderdeel parkeren een stevige en belangrijke bijdrage leveren aan de bredere mobiliteitsambities zoals opgenomen in de Omgevingsvisie 2040.

4. Onze ambities

We hebben een bepaald toekomstbeeld van Harderwijk. Een droombeeld, welke we samen met bewoners, bezoekers en ondernemers in gaan vullen. Dat wil niet zeggen dat morgen alles anders is. Het betekent vooral dat we de komende jaren heel bewust keuzes gaan maken die bijdragen aan het invullen van dit toekomstbeeld. Die keuzes maken we niet alleen omdat het nodig is, maar ook omdat we ambitie hebben. Ambitie om Harderwijk nóg leefbaarder, verkeersveiliger en bereikbaarder te maken.

4.1 Beleidskaders

Leefbaarheid, duurzaamheid, bereikbaarheid, veiligheid zijn de pijlers van het mobiliteitsbeleid zoals opgenomen in de Omgevingsvisie. Er is veel aandacht besteed aan het onderwerp mobiliteit, en in het specifiek parkeren. Dat geldt ook voor de Binnenstadsvisie. Zie ook hieronder de belangrijkste uitgangspunten.

Omgevingsvisie:

- STOMP: Een prioritering van vervoerswijzen van Stappen, Trappen, OV, MaaS. en Privé-auto. Het is tevens een duurzaam mobiliteitsprincipe en vermindert de impact van verkeer op de leefomgeving.
- Ter bevordering van de gezondheid gaan we naar autoluwe, liefst autovrije wijken en buurten. Te beginnen bij schoolomgevingen en de binnenstad.

Binnenstadsvisie:

- We werken aan duurzame mobiliteit: in het streven naar een autoluw(er) centrum stimuleren we bezoekers te voet, fiets of openbaar vervoer te komen. Door de groei van Harderwijk lopen we tegen de grenzen van onze bereikbaarheid aan. Aandacht voor nieuwe mobiliteitsvormen, verkeerscirculatie en parkeren is daarom nodig.
- Het doel is een compacte, complete en comfortabele binnenstad.

4.2 Geleidelijke transitie

In de volgende hoofdstukken volgt een uiteenzetting van de gemeentelijke doelen die we uiteindelijk in 2040 willen bereiken. Omdat we niet alles in een paar jaar kunnen veranderen is ervoor gekozen nu belangrijke stappen in de goede richting te zetten en daarvoor concrete maatregelen op te nemen. Na een termijn van 5 jaar wordt de balans opgemaakt en vindt eventuele bijsturing of aanvulling van de doelstellingen en de uitvoeringsagenda plaats.

In hoofdstuk 8 is een samenvatting opgenomen van de maatregelen/onderzoeken die we de komende jaren gaan uitvoeren. Hierbij is onderscheid gemaakt in korte termijn (0-5 jaar) en middellange termijn (5-10 jaar). Dit vormt voor nu in grote lijnen een uiteenzetting van alle maatregelen die nog verder worden uitgewerkt in een uitvoeringsagenda. Na vaststelling van dit onderdeel parkeren wordt deze separaat ter besluitvorming aan het college van B&W aangeboden.

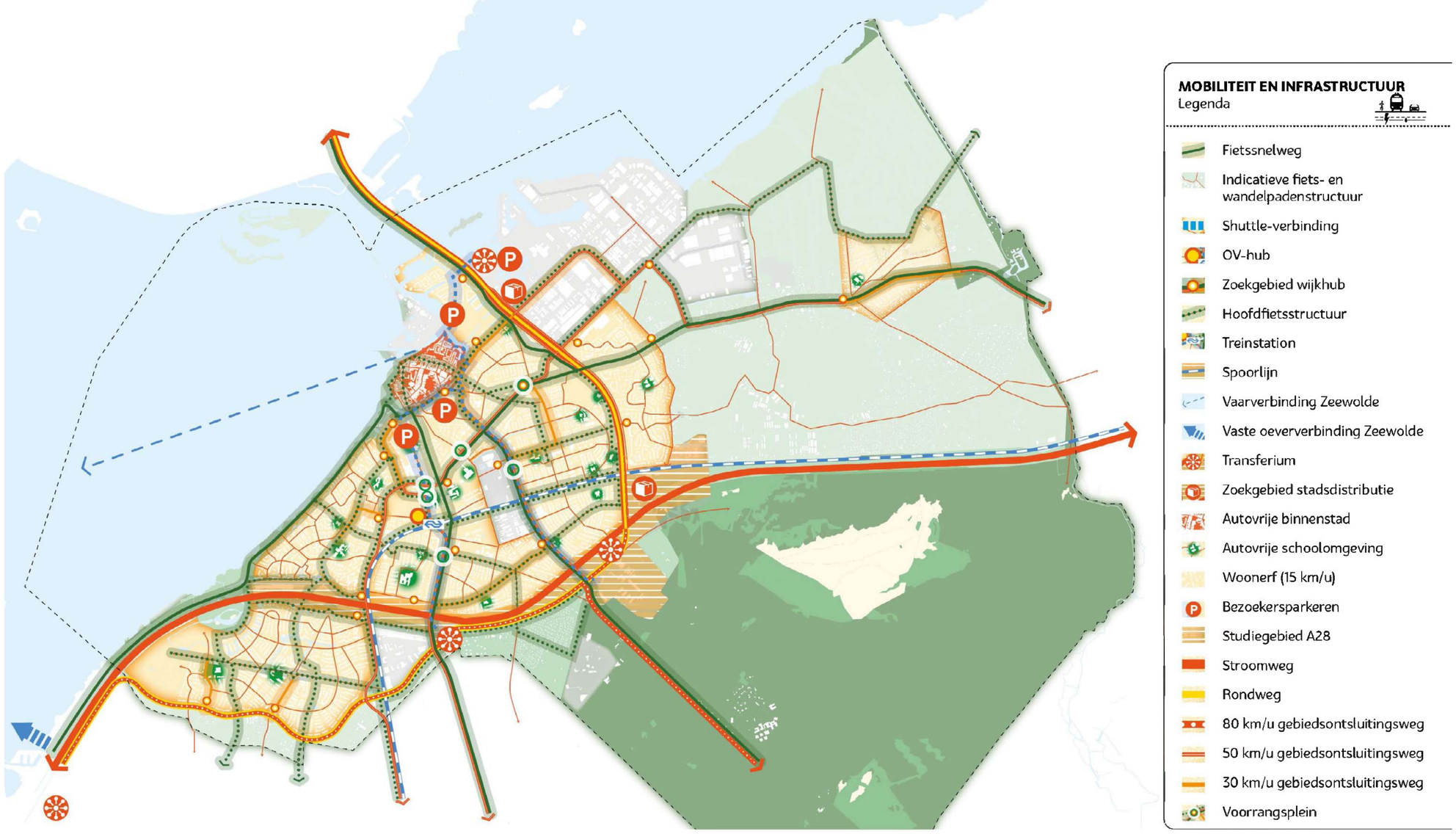
Voor het overzicht van de doelstellingen en de maatregelen is onderscheid gemaakt naar onderstaande gebiedsindeling:

- Gemeentebreed (algemeen)
- Binnenstad
- Wijken in het gereguleerde gebied rondom de binnenstad
- Bestaande en nieuwbouwwijken

4.3 Wat willen we gemeentebreed bereiken

Als onderdeel van de Omgevingsvisie is voor het thema mobiliteit en infrastructuur een zogenoemde themakaart opgesteld. Zie ook afbeelding 4.3. Hierin wordt het Harderwijk en Hierden van 2040 geschetst. Hierin zijn vanuit een bredere mobiliteitsopgave doelstellingen opgenomen en maatregelen benoemd. Denk hierbij aan uitbreiding van het aantal transferia-locaties aan de randen van de stad, de introductie van zogenoemde wijkhubs en uiteindelijk een hoogfrequente (shuttle) verbinding die een goede verbinding vormt tussen (toekomstige) transferia, NS-station - St Jansdal - Binnenstad - Dolfinariumeiland - Overloopterrein en vice versa.

Ook zijn meer specifieke doelstellingen en maatregelen benoemd voor het onderdeel parkeren. Een belangrijke hierbij is autoluwe wijken en buurten. Te beginnen bij schoolomgevingen en de binnenstad. Om onze doelstellingen te bereiken is het wel nodig om keuzes te maken. In dit geval houdt dat op onderdelen in dat de (on)kosten voor de baat uitgaan.



Afbeelding 4.1: Themakaart Mobiliteit en infrastructuur Omgevingsvisie

Ervoor waken dat de stad niet dichtslibt
Een koerswijziging is nodig op het gebied van mobiliteit om de (woningbouw)opgaven en ambities van het Rijk, de provincie en de gemeente Harderwijk waar te maken. Harderwijk is een mooie gemeente, met een historische binnenstad, in een mooie omgeving die aantrekkelijk moet blijven om te wonen, werken en te bezoeken. Een goede balans is nodig tussen de verschillende functies van de stad, zoals wonen, ondernemen, werken en vrije tijd. Er moet oog zijn voor iedereen, maar keuzes moeten worden gemaakt, de openbare ruimte is beperkt.

We gaan in 2040 als gemeente richting de 60.000 inwoners. Tot en met 2030 worden er circa 5.500 nieuwe woningen gebouwd in onze stad. Dit brengt nu maar zeker in de nabije toekomst de nodige uitdagingen met zich mee als het om parkeren en de beschikbare capaciteit van het wegennet gaat. Het blijven uitbreiden hiervan is simpelweg geen optie. De ontsluitingswegen van Harderwijk lopen namelijk tegen hun capaciteit aan. Verder nemen parkeerplaatsen veel ruimte in. Ruimte die niet altijd beschikbaar is. We moeten ervoor waken dat de stad niet dichtslibt.

Behouden en versterken natuur en groen
Zoals ook opgenomen in de Omgevingsvisie maken wij ons hard voor het behoud en versterken van natuur en groen. Deze leveren een belangrijke toegevoegde waarde aan de leefomgeving voor mensen en dieren. Een waarde voor het welbevinden van onze inwoners die lastig in geld is uit te drukken. Natuur en groen leveren ons enorm veel diensten, gratis en voor niks. Om die reden mag natuur en groen niet zomaar ten koste gaan van verdere verharding door bijvoorbeeld de realisatie van extra parkeerplaatsen. Sterker nog, we draaien het om. Bij revitaliseringsprojecten in (woon)wijken bekijken we samen met belanghebbenden hoe we meer ruimte kunnen bieden aan een groene invulling.

Bestaande en potentiele toekomstige parkeeroverlast zoveel als mogelijk beperken
Vooral in- en rond de binnenstad, waar de parkeerbehoefte het grootste is, gelet op de aanwezigheid van de diverse functies, willen we een betere balans in het aantal uitgegeven parkeervergunningen en ontheffingen. Dat geldt ook voor het schilgebied daaromheen waar blauwe zone parkeren van kracht is. Ook (potentiële) parkeerproblemen in de gebieden die grenzen aan de huidige reguleringsgebieden en bij de wijkwinkelcentra gaan we (verder) beperken.



Afbeelding 4.2: Impressie: vergroening openbare ruimte



Afbeelding 4.3: Impressie huidige situatie Boulevard



Afbeelding 4.4: Fietsparkeren Schoenmakersstraat

Met parkeeropbrengsten versterken we de bereikbaarheid van de stad
Met de opbrengsten uit parkeergeld bekostigen we het beheer en onderhoud van het auto- en het fietsparkeren. Daarnaast investeren we onder andere in het stimuleren van alternatieve vervoermiddelen en de uitbreiding van bijvoorbeeld fietsparkeervoorzieningen. Zo draagt dit bij aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en gastvrijheid van de stad.

Stimuleren fiets en uitbreiden fietsstallingen
Op basis van het STOMP-principe is één van de belangrijkste alternatieve vervoerswijze voor de auto, de (elektrische) fiets. In de binnenstad maar ook in de rest van Harderwijk zijn op veel centrale locaties openbare fietsenstallingen gecreëerd. De praktijk leert dat fietsers moeilijk te sturen zijn en het liefst zo dicht mogelijk bij de winkel parkeren. Zeker ook omdat (elektrische) fietsen steeds duurder worden en men de gestalde fiets niet graag onbeheerd achter wil laten. Om het fietsen verder te stimuleren vraagt dit om veilige fietsparkeervoorzieningen en een verdere intensivering hiervan.

Schoolomgevingen autoluw
Op veel scholen komen de meeste kinderen al lopend of met de fiets naar school. Toch zien we ook dat het er vooral tijdens haal- en brengtijden erg druk kan zijn en bij de meeste scholen ook nog veel kinderen met de auto naar school worden gebracht. De menging van dit verkeer leidt met enige regelmaat tot verkeersonveilige situaties. De jeugd heeft de toekomst! Zoals ook opgenomen in de Omgevingsvisie willen we daarom uiteindelijk naar autoluwe, liefst autovrije schoolomgevingen. Dit ter bevordering van de gezondheid, maar zeker ook ten aanzien van een verbetering van de verkeersveiligheid.

Hoogwaardig en frequent openbaar vervoer
Om een andere manier van verplaatsen te realiseren en te bespoedigen moet naast het verbeteren van voorzieningen voor de fietser en voetganger ook worden gewerkt aan een beter aanbod van openbaar vervoer en/of pendeldiensten vanaf de huidige en toekomstig te realiseren hubs en transferia zoals in de themakaart ‘Mobiliteit en infrastructuur Omgevingsvisie’ is weergegeven.

4.4 Wat doen we daar al voor?

Op basis van het uitvoeringsprogramma Binnenstadsvisie en binnen het reguliere programma Mobiliteit zijn al de nodige onderzoeken/projecten opgestart. De projecten die een belangrijk raakvlak hebben met het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en daarmee uiteindelijk dus ook op de parkeerbehoefte voor auto en fiets zijn:

Onderzoek toekomstbestendigheid hoofdwegennet
Harderwijk groeit. Ook de wegenstructuur moet meegroeien om de stad voldoende bereikbaar te houden. Daarom wordt onderzocht hoe toekomstbestendig het huidige Harderwijkse hoofdwegennet is en op welke

locaties maatregelen nodig zijn om de wegenstructuur voldoende robuust te maken. Het onderzoek wordt afgerond in het laatste kwartaal van 2024.

Onderzoek ontbrekende fietsschakels
Om de stad bereikbaar, vitaal en leefbaar te houden is een goed fietsnetwerk van belang. Daarom wordt onderzocht hoe volledig het huidige fietsnetwerk is. Met andere woorden: welke ontbrekende schakels zijn er, en hoeveel potentie hebben die? De resultaten van dit onderzoek worden verwacht in het vierde kwartaal van 2024. Overigens is bestuurlijk ook een motie aangenomen: *"Uitvoering fietsstraat tracé Hogeweg - Grote Poortstraat - Hoogstraat bij de revitalisering van de binnenstad"*. De uitvoering hiervan vindt plaats na 2025 en levert ook een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van de binnenstad.

Onderzoek fietsparkeren
In de zomer van 2024 is gestart met een uitgebreid onderzoek naar fietsparkeren in de binnenstad en bij wijkwinkelcentra. Zo is inzichtelijk gemaakt waar en hoeveel openbare fietsenstallingen er zijn en hoe deze gebruikt worden. Ook is gekeken waar fietsen worden gestald, terwijl daar nu geen stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. Aan de hand van de onderzoeksresultaten wordt in 2025 op verschillende locaties voorzien in een uitbreiding van extra fietsstallingen. Zoeklocatie hiervoor is bijvoorbeeld een forse uitbreiding nabij de evenementenlocatie Stille Wei, een geschikte (bewaakte) stalling nabij de Markt en verscheidene uitbreidingen bij wijkwinkelcentra. De exacte locaties zijn nu nog niet bekend. Verwacht wordt dat de onderzoeksresultaten eind 2024 worden opgeleverd.

Als vervolg op dit onderzoek evalueren we ons fiets(parkeer)beleid. Er moet antwoord worden gegeven op de vraag of we bijvoorbeeld actief gaan handhaven op het stallen van fietsen buiten de hiervoor aangewezen locaties. Ook wordt onderzocht hoe we de verschillende doelgroepen op een positieve wijze kunnen verleiden om gebruik te maken van de stallingen.

Opstellen onderdeel laden elektrische voertuigen
In Harderwijk wordt in toenemende mate elektrisch gereden, dit vraagt ook om aanvullende laadvoorzieningen en locaties. Hiervoor wordt als uitwerking van de Omgevingsvisie een onderdeel 'Laden elektrische voertuigen' opgesteld. De verwachting is dat dit onderdeel in het voorjaar van 2025 ter besluitvorming wordt voorgelegd aan het college. Om de druk op de publieke ruimte beperkt te houden is voor nu het eerste uitgangspunt dat bestuurders van elektrische voertuigen zoveel mogelijk laden en parkeren op privaat terrein. Bestuurders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten en faciliteert niet alleen vraaggestuurd maar verleid ook door het actief plaatsen van laadpalen bij verschillende voorzieningen.

Gefaseerde invoering digitaal parkeren
De tijd van papieren parkeervergunningen en ontheffingen ligt inmiddels achter ons. De laatste jaren zijn veel parkeerproducten zoals de parkeervergunningen voor de verschillende terreinen, de ontheffingen voor blauwe zones en de dagkaarten voor onder andere bezoekers van het Dolfinarium gedigitaliseerd. Doel van deze exercitie is om het voor de verschillende doelgroepen parkeerders eenvoudiger te maken. Denk hierbij aan het aanvragen, het verlengen van een vergunning of ontheffing en het (tijdelijk) wijzigen van een kenteken voor een bepaalde periode. Hiervoor hoeft men nu niet meer altijd naar het stadhuis. Alle parkeerproducten staan op kenteken. Dat maakt het ook een stuk eenvoudiger voor de handhaving. De verwachting is dat eind 2024 alle huidige parkeervergunningen zijn gedigitaliseerd.

Eigendom parkeervoorzieningen
Harderwijk kent meerdere parkeerterreinen en parkeergarages in het parkeerreguleringsgebied. Deze zijn in eigendom van de gemeente zelf. Hierdoor hebben wij zelf regie op de tarieven, uitgifte van het aantal uit te geven vergunningen en het beheer en onderhoud hiervan. Hiermee hebben we als gemeente zelf het roer in handen en kunnen we tijdig bijsturen indien dat nodig is.

Gelet op een aantal inbreidingsvraagstukken zoals de woningbouwopgave in Nieuw Weiburg en Kranenburg wordt hier in de toekomst mogelijk ook voorzien in gebouwde parkeervoorzieningen/mobiliteitshub's. Voor wat betreft de vraag om ook deze toekomstige parkeerlocaties zelf in eigendom, exploitatie en/of beheer en onderhoud te hebben, maken we een belangenafweging op het moment dat daar sprake van is.

Onderzoek naar inrichting van ons bestaande fietsnetwerk
Een belangrijke voorwaarde om fietsen te stimuleren is vanzelfsprekend de verkeersveiligheid op de fietspaden. Met dit onderzoek wordt in kaart gebracht in hoeverre het bestaande fietsnetwerk voldoet aan de landelijke richtlijnen. Het onderzoek wordt eind 2024 afgerond.

Stimuleren fiets bij scholen
In het najaar van 2024 start de (landelijke) fietscampagne High5 op een drietal scholen. Deze campagne heeft als doel het aantal vervoersbewegingen met de auto actief te verlagen. De huidige parkeerproblematiek rond de scholen wordt voornamelijk ervaren rondom het brengen en halen. De resultaten van deze campagne in respectievelijk NL en België liggen tussen de 25% - 36% afname van vervoersbewegingen met de auto met de daarbij behorende parkeerbewegingen.

Onderzoek verkeerscirculatie binnenstad
Dit jaar wordt ook een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de verkeerscirculatie van gemotoriseerd verkeer in de binnenstad met focus op Bruggestraat en de Boulevard. Met de resultaten wordt de huidige situatie inzichtelijk gemaak t en als vervolg daarop bepaald op welke locatie en op welke manier we hier meer sturing aan kunnen geven. Denk hierbij ook aan het (terug) plaatsen van fysieke afsluitingen. Aansluitend is de planning om een pilot uit te voeren (2025).

Gebiedsprogramma Vuldersbrink opstellen
Een compact, compleet en comfortabel centrumgebied voor álle bezoekers, door te werken aan een upgrade van de uitstraling en de functie van de Vuldersbrink en het omliggende gebied (van Grote Poortstraat tot Luttekepoortstraat). Dit jaar worden de eerste verkennende gesprekken met bewoners, ondernemers en belanghebbenden gevoerd. Hierbij wordt ingebracht dat wij de parkeerlocatie Vuldersbrink, waar nu vergunninghouders en bezoekers van de binnenstad kunnen parkeren, graag expliciet voor bewoners (vergunninghouders) aanwijzen. Reden hiervoor is dat we uiteindelijk de bewoners van de binnenstad niet meer in de woonstraten zelf willen laten parkeren maar wel op verschillende geclusterde locaties in- of direct tegen de binnenstad. Het bezoekersparkeren wordt op termijn op andere locaties opgevangen aan de rand van de historische binnenstad. Hiermee wordt ook ingespeeld op de ervaren verkeersoverlast in de vorm van lange wachtrijen met auto's voor deze parkeerlocatie. Zie ook paragraaf 5.3.



Afbeelding 4.5: Impressie: parkeersituatie Kloosterplein

Gebiedsprogramma Donkerstraat-Kloosterplein opstellen
De Donkerstraat en het Kloosterplein is in de Binnenstadsvisie aangemerkt als 'sleutellocatie'. We stellen een gebiedsprogramma op waarbij we deze locaties verkennen en doorontwikkelen als onderscheidend deelgebied op recreatief en cultureel vlak. Onderdeel daarvan is de nodige oriëntatie naar een alternatieve parkeerlocatie zoals bijvoorbeeld op het Westeinde. Hiermee wordt na de zomer van 2024 gestart en oplevering van de visie staat gepland medio het tweede kwartaal van 2025.

4.5 Wat gaan we verder nog doen?

Om onze stadsbrede doelstellingen zoals beschreven in paragraaf 4.3 te behalen is het nodig om keuzes te maken en vervolgstappen te zetten.

1. Actualisatie parkeernormensystematiek

Korte termijn

Door onze parkeernormennota te actualiseren en te integreren in het programma Bouw & Infrastructuur van de Omgevingsvisie, krijgen we steeds meer samenhang in ons beleid en kunnen we aan de voorkant voorwaarden stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen die we bij de verschillende (bouw) ontwikkelingen verplicht stellen. In de huidige nota parkeernormen zijn alleen normen opgenomen voor het autoparkeren. Voor het fietsparkeren zijn nu wel kencijfers per functie opgenomen maar dit is te vrijblijvend en niet volledig voor alle functies. Bij de actualisatie nemen we ook fietsparkeernormen mee. Dit met als doel om dit ook daadwerkelijk te borgen en hier meer op te sturen. Ook maken we hierbij een grotere uitsplitsing in functies, locaties en type woningen/appartementen en een realistische norm voor sociale huur. Zo sluiten we aan op de praktijk en voorkomen we dat bij ruimtelijke ontwikkeling onnodig veel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd waardoor de beoogde ontwikkeling onder druk komt te staan. Ook zijn we van plan hier een parkeernorm van 0 te introduceren. Dit in principe alleen in de binnenstad voor woningen/appartementen met als doel om o.a. de functiewijziging van winkels naar wonen in bijvoorbeeld de Smeepoortstraat mogelijk te faciliteren. Een belangrijke voorwaarde is dan wel dat deze adressen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning en dit vroegtijdig bij de betrokkenen bekend is en als zodanig wordt vastgelegd. Hiermee wordt de transformatie naar woningen en het realiseren van (kleinere) appartementen bespoedigd en ‘gestimuleerd’ dat bewoners gebruikmaken van alternatieve vervoerswijzen.

Ook kan als onderdeel van de geactualiseerde parkeernormen de parkeereis voor verschillende functies worden gereduceerd door het bieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Dit zorgt immers voor een lager autobezit en een andere mobiliteitsbehoefte. Denk hierbij aan de realisatie van extra fietsparkeerruimte, de inzet van deelmobiliteit zoals deelfietsen en/of deelauto’s. De parkeernormen maken overigens sinds begin dit jaar onderdeel uit van de zogeheten Omgevingswet en worden binnen de kaders van deze wet geactualiseerd in het Omgevingsplan.

2. Actualisatie parkeerverordeningen (binnen de Vflo)

Korte termijn

De gemeentelijke regels voor de uitgifte van parkeervergunningen en voor de blauwe zone ontheffingen zijn verouderd en aan actualisatie toe. We beginnen in 2025 met de benodigde actualisatie van deze regelgeving. Het doel van de actualisatie is om enerzijds een transparant toetsingskader te hebben voor de uitgifte (wie heeft recht op een parkeervergunningen en/of een parkeerontheffing) en anderzijds om grip te houden op het aantal uitgegeven parkeervergunningen en parkeerontheffingen. Sinds begin 2024 is de Parkeerverordening ondergebracht in hoofdstuk 7 van de Verordening Fysieke Leefomgeving (Vflo). De parkeertarieven voor de parkeervergunningen, betaald parkeren en ontheffingen parkeerschijfzone - ook wel blauwe zone genoemd - zijn opgenomen in de Verordening Parkeerbelasting.

Ook wordt de Verordening Parkeerbelasting herzien. Hierin wordt (jaarlijks) een overzicht van de parkeertarieven opgenomen. Wij zijn voornemens om de komende jaren een aantal kostenwijzigingen door te voeren. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld:

- Het stimuleren van parkeren op afstand door (het behouden van) een aantrekkelijk vergunningtarief voor bewoners en werkers op het huidige transferium Zonneweide (P8)
- Inspelen op meer bewustwording van autobezit door kostendifferentiatie in 1ste en 2de parkeervergunningen. De kosten voor een 2de vergunning worden hoger dan voor een 1ste vergunning.
- Stimuleren van deelmobiliteit door een aantrekkelijk tarief voor bijvoorbeeld een deelautovergunning (nieuw product).

Ook gaan we een zogenoemde sectorindeling invoeren in de huidige blauwe zones en deze vorm van parkeerregulering verder uitbreiden in wijken die nu aan het reguleringsgebied grenzen (zie paragraaf 6.3). Actualisatie van de verordening fysieke





Afbeelding 4.6: Impressie parkeerterrein Selhorstweg en lange wachtrij voor Houtwalgarage op een mooie zaterdagmiddag

leefomgeving en de Verordening Parkeerbelasting is noodzakelijk omdat de vergunning- en ontheffinguitgifte, eventuele uitbreiding van parkeerregulering en aanpassing van de parkeertarieven hier juridisch in moet worden verankerd.

3. Getrapt afschaffen 2 uur gratis parkeren

Korte termijn

Het 2 uur 'gratis' parkeren voor alle vijf de parkeerlocaties schaffen we af. Dit is niet alleen eenduidig (geen verschil tussen locaties) maar voorkomt ook niet-noodzakelijk autoverkeer richting de binnenstad. Daarnaast staat gratis parkeren haaks op de ambities van de Omgevingsvisie en onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en minder autoverkeer naar het centrum. Het uiteindelijke doel is om de verschillende doelgroepen bewuster te maken van hun vervoerskeuze. Met de extra gegenereerde inkomsten versterken we de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Denk hierbij aan het verbeteren en uitbreiden van (bewaakte) fietsstallingsmogelijkheden en het intensiveren van de parkeercapaciteit op het Westeinde (zie ook paragraaf 5.3).

De afschaffing van de eerste twee uur gratis parkeren gebeurt getrapt. In 2025 wordt gestart met het terugbrengen van twee-uur naar één uur gratis parkeren op alle vijf de locaties. Na een jaar wordt geëvalueerd in welke mate dit van invloed is op de bezetting van de parkeerlocaties door parkerende bezoekers voor de binnenstad. Ook wordt gemonitord wat dit voor een verandering in de vervoerswijze van de binnenstadbezoekers betekent. Na het eerste jaar wordt in 2026 ook het 1ste uur gratis parkeren afgeschaft. Deze maatregel wordt juridisch vastgelegd in de (jaarlijkse) actualisatie van de Verordening Parkeerbelastingen.

4. Haalbaarheid en locatie-onderzoek naar wijk-hubs en transferia

Korte termijn

Eén van de ambities is om het autoparkeren voor zowel de binnenstad maar ook in overige (woon)wijken uiteindelijk meer aan de randen te laten plaatsvinden op transferia en hubs. Een hub is een goed bereikbaar punt aan bijvoorbeeld de rand van de wijk, waar onder andere wijkbewoners hun auto kunnen parkeren en waar bijvoorbeeld elektrische deelauto's en -fietsen beschikbaar zijn. Maar ook de mogelijkheid wordt geboden om een eigen fiets te stallen.

In 2027 voeren we per wijk een haalbaarheid en locatie-onderzoek uit. Hieruit moet duidelijk worden wat per wijk de beste locatie is, aan welke voorwaarden een hub moet voldoen en welke vormen van voor- en natransport hier aangeboden moeten worden. In afbeelding 4.3 is een overzicht van de verschillende zoeklocaties opgenomen.

5. Informatievoorziening alternatieve vervoerswijzen

Korte termijn

Onbekend maakt onbemind. Om die reden wordt er een webpagina ingericht waar alle relevante informatie voor het thema parkeren is opgenomen. Zo wordt hier wordt

bijvoorbeeld omschreven welke vormen van alternatief vervoer er zijn, op welke manier een laadvoorziening aangevraagd kan worden, hoe iemand zijn/haar (eigen) auto kan aanbieden voor deelmobiliteit, de voordelen van fietsen en de locaties van de belangrijkste fietsenstallingen et cetera. Het doel hiervan is om mensen bewuster te maken van de alternatieve vervoersmogelijkheden naast de auto of in plaats van de auto. Een mooi voorbeeld hiervan is de webpagina die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruikt. Zie ook leefmilieu.brussels

6. Intensiveren handhaving

Korte termijn

Uit de onderzoeksgegevens komt naar voren dat de wens bestaat dat er frequenter wordt opgetreden tegen foutgeparkeerde voertuigen. Dat geldt ook voor 'langparkeerders' die ondanks een parkeerduurbeperking in de blauwe zones staan. Mede vanwege de uitbreiding van de blauwe zones en de vergunninggebieden is intensivering van handhaving een belangrijke voorwaarde. Het doel hiervan is overigens niet om veel boetes uit te schrijven maar wel om oneigenlijk gebruik van openbare parkeerplaatsen met een parkeerregime tegen te gaan en 'vreemdparkeerders' hier te weren. Belangrijk nevendoel is ook, om buiten de reguleringsgebieden, te voorkomen dat voertuigen op gevaarlijke plekken gaan staan en hiermee de verkeersveiligheid in het gevaar brengen.

7. Verbeteren en frequenter openbaar vervoer

Korte- middellange termijn

De gemeente Harderwijk stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer. Uitgangspunt is het huidige niveau minimaal in stand te houden en waar mogelijk met maatwerk verbeteringen door te voeren. Bij maatwerk kan o.a. gedacht worden aan een verbeterde, snellere en frequentere treinverbinding met de Randstad en Zwolle. We maken ons sterk voor behoud van belangrijke buslijnen en onderzoeken samen met de provincie Gelderland waar mogelijk nieuwe vormen van openbaar vervoer, zoals de haltetaxi, die sinds mei 2022 rijdt op vraagafhankelijke basis.

Vanaf december 2023 verzorgt EBS het busvervoer in onze wijde regio, Gelderland en Flevoland. De Stadsdienst is verbeterd en ook de lijnen van en naar Flevoland zijn geoptimaliseerd. De komende jaren zal onderzocht worden of vanaf transferia aan de randen van de stad (denk aan transferium Zonneweide en de Poort naar de Veluwe aan de Boekhorstlaan) bezoekers, maar ook werkers, snel en frequent naar de binnenstad vervoerd kunnen worden. Dat geldt ook voor het nog te realiseren transferium nabij de Harderwijkerweg/Ceintuurbaan.

Als onderdeel van het onderzoek nemen we ook mee welke mogelijkheden er zijn ten aanzien van een combiticket. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het aanbieden van een aantrekkelijker tarief op vertoon van een OV-kaart.

8. Inzet van deelmobiliteit

Korte- middellange termijn

Onderdeel van het bieden van alternatieven is het inzetten op deelmobiliteit. Dit kan in meerdere vormen. Het plaatsen van bijvoorbeeld elektrische deelfietsen en deelauto's in woonwijken is een alternatief voor de tweede auto. In plaats van het bezitten van een tweede auto is het mogelijk om een vervoersmiddel te huren. Zo worden de vaste lasten van een extra auto voorkomen en wordt alleen betaald voor de rit. Elke tweede, derde etc. auto van bewoners neemt extra plek en daarmee ruimte in. Deelmobiliteit is door het gebruik door meerdere personen efficiënter met oog op ruimtegebruik. Binnen onze gemeente zijn deelauto's op dit moment vooral in het Waterfront te vinden (nu nog 3 maar de komende jaren uiteindelijk ca. 15 deelauto's). Hier is immers een voor Harderwijk lage parkeernorm toegepast. Het aanbod in de rest van de gemeente is nog beperkt. Mede als reductiemogelijkheid bij het toepassen van de nog op te stellen nota parkeernormen willen we de (blijvende) inzet hiervan verder stimuleren. Dat geldt ook voor particuliere initiatieven. Als extra stimulans willen we de mogelijkheid bieden om (elektrische) deelauto's een vaste eigen parkeerplaats te bieden in de openbare ruimte. Hierdoor zijn deze beter zichtbaar en vindbaar wat een positieve invloed heeft op het gebruik hiervan. Verdere uitwerking hiervan wordt opgenomen als onderdeel van de actualisatie van de parkeerverordeningen. Ook wordt in de verordeningen opgenomen welke (juridische) verplichtingen gelden voor de (blijvende) inzet van bijvoorbeeld deelmobiliteit bij een ontwikkeling. Dit om te voorkomen dat dergelijke afspraken 'verwateren' nadat een project is opgeleverd.

5. Parkeren in de binnenstad

De ambities die in hoofdstuk 4 genoemd zijn, hebben vooral hun weerslag op de binnenstad van Harderwijk. Maar wat betekent dit concreet? In dit hoofdstuk vertalen we de ambities naar concrete maatregelen.

5.1 Huidige situatie

Uit de onderzoeksresultaten komt naar voren dat iets meer dan helft van de respondenten uit de binnenstad niet tevreden is over de parkeersituatie. Dit heeft niet zozeer te maken met het niet goed kunnen parkeren van de eigen auto's maar meer ten aanzien van de steeds toenemende parkeerbehoefte van binnenstadbezoekers. Ook geeft meer dan de helft van de respondenten aan bereid te zijn de auto op verdere loopafstand te parkeren onder de voorwaarde dat er meer ruimte vrijkomt voor bijvoorbeeld groen, ontmoeten en spelen. Ook wordt het als hinderlijk ervaren dat er niet altijd een 'plekgarantie' is voor vergunninghouders aangezien op een aantal terreinen zowel vergunninghouders kunnen parkeren maar ook betalende bezoekers. Wel is er voor elke vergunninghouder een uitwijklocatie aangegeven waar men dan kan staan.

Bewoners en werknemers met een adres in de binnenstad kunnen nu een onbeperkt aantal parkeervergunningen aanvragen voor één van de daarvoor bestemde parkeerterreinen in of direct tegen de binnenstad. Wel is een maximum aantal vergunningen per parkeerlocatie bepaald. Dit met als doel om ook andere doelgroepen zoals bezoekers van de binnenstad en het Dolfinarium een plek te kunnen bieden in één van de betaalde parkeervoorzieningen. De rek is hier wel uit! Het aantal bezoekers is de laatste jaren weer fors toegenomen maar ook de behoefte naar 2e of 3e parkeervergunningen van bewoners en werkers uit de binnenstad is toegenomen. Dit houdt in dat er relatief lange wachtlijsten zijn voor de bestaande parkeervoorzieningen.

De eerste twee uur gratis parkeren op het Kloosterplein, de Selhorstweg, de Vuldersbrink, het Westeinde en de Houtwalgarage zorgt voor veel kortparkeerders en daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen in- en rond het centrum.

Er wordt al geruime tijd verkeershinder en overlast ervaren bij de parkeergarage Vuldersbrink. Zowel vergunninghouders als bezoekers kunnen hier nu parkeren. Deze parkeerlocatie is direct gelegen bij het voetgangersgebied en daardoor populair. Men parkeert immers het liefst zo dicht mogelijk bij de deur.

Ook is aandacht gevraagd naar de mogelijkheden om de binnenstad met de motor te kunnen blijven bezoeken. Nu is er op het Dolfinariumeiland plek voor ca 30 motoren die hier in de buurt van de Boulevard kunnen staan.

Aan de hand van de onderzoeksresultaten en op basis van meldingen die wij ontvangen, komt naar voren dat de kwaliteit maar ook de kwantiteit voor het fietsparkeren in de binnenstad een verbeterslag verdient. Dat geldt niet alleen voor het fietsparkeren in de winkelstraten maar zeker ook tijdens het toeristenseizoen op de Boulevard en in de hoek Bruggestraat/Vijhestraat.

5.2 Wat willen we bereiken

Aanvullend op de doelstellingen en acties zoals opgenomen in hoofdstuk 4, staat in dit hoofdstuk omschreven welke aanvullende doelen we specifiek voor de binnenstad hebben. In afbeelding 5.2 is het gebied binnenstad afgebakend.



Afbeelding: 5.1 afbakening binnenstad

Autoluwe binnenstad
De gemeente wil het aantal verkeersbewegingen met de auto in de stad verminderen. Dit geldt voor bewegingen naar de stad toe en bewegingen binnen de stad. In een aantal straten zoals de Grote Oosterwijck, Kleine Oosterwijck, Keizerstraat (deel), Jodenkerksteeg en Pasenstraat is hier recent al uitvoering aan gegeven, mede op verzoek van de bewoners zelf. Zie ook de afbeeldingen met de situatie voor herinrichting en de situatie zoals deze uiteindelijk wordt (grafische visualisatie). Bewoners en ondernemers geven steeds vaker aan graag een verbetering te zien in het woon- leefklimaat van de woonstraten, pleinen en overige verblijfsgebieden. Door het opheffen van openbare parkeerplaatsen ontstaat meer ruimte voor bijvoorbeeld een groenere inrichting en daarmee ook voor voetgangers en fietsers.

De juiste doelgroep op de juiste plek en bieden alternatieven
Vraag en aanbod van de parkeercapaciteit in met name de binnenstad is niet meer in balans. Het aantal bezoekers dat de binnenstad met de auto wil bezoeken blijft stijgen. Ook is de vraag naar parkeervergunningen voor bewoners en werkers uit de stad hoger dan het aanbod. Dat resulteert in lange wachtlijsten voor de huidige parkeervoorzieningen. In relatie tot de ambitie van een autoluwe binnenstad is het noodzakelijk om uiteindelijk een nieuwe indeling te maken met verschillende parkeerlocaties voor doelgroepen die we daar willen faciliteren. Dit mede gelet op de gewenste transformatie van het Kloosterplein als parkeervoorziening, naar een meer recreatieve, culturele en groene ontmoetingslocatie. Maar dit geldt ook voor de op termijn op te heffen





Afbeelding 5.2: Voor en na herinrichting

parkeerlocaties zoals de Vitringasingel, Boulevard (P5) en het Plantage. Hiervoor is het wel nodig om op één of meerdere locaties te intensiveren. Eén van de beoogde locaties hiervoor is het Westeinde en indien nodig op termijn ook het parkeerterrein Scheepssingel. Met sturend parkeerbeleid laat de gemeente de juiste doelgroep op de juiste plek parkeren.

Grip op parkeersituatie
Een belangrijke voorwaarde om sturend parkeerbeleid te kunnen toepassen is om meer grip te hebben op de feitelijke parkeersituatie op terreinen en in garages. De huidige parkeerapparatuur is daar niet voldoende geschikt voor. Er is een investeringsopgave nodig om te voorzien in slimmere en duurzamere parkeerapparatuur.

5.3 Wat gaan we daarvoor doen

1. Doelgroepen op de juiste plek
Korte termijn
Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad en omgeving is het noodzakelijk dat er een betere balans ontstaat in vraag en aanbod van parkeercapaciteit en uitgifte van vergunningen. Zeker ook gelet op het doel van een uiteindelijk autoluwe binnenstad. Nu kan men met een adres binnen het vergunninggebied ook een vergunning aanvragen voor één of meerdere gemeentelijke parkeerterreinen en/of garages die net buiten de binnenstad zijn gelegen. Gelet op de nu al lange wachtlijsten voor (extra) parkeervergunningen voor bewoners en de uiteindelijke transitie naar een steeds meer autoluwe binnenstad is het noodzakelijk om op termijn het maximale aantal uit te geven parkeervergunningen verder terug te brengen. Idealiter gaan we voor de binnenstad in de toekomst naar een situatie met maximaal 1 parkeervergunning per voordeur voor bewoners en werkers met een adres in de binnenstad. Deze vergunning is geldig op één van de locaties zoals opgenomen in tabel 5.3. De belangrijkste reden hiervoor is dat we het aantal uitgegeven vergunningen zoals dat nu het geval is, niet kunnen herbergen op de locaties zoals we die voor ogen hebben. Daarnaast is het terugbrengen van het aantal vergunningen per adres een belangrijk sturingsmiddel om alternatieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer te stimuleren.

We realiseren ons dat dit een grote verandering is en vanzelfsprekend ook niet van de één op de andere dag ook zo (in)geregeld is. De komende jaren werken we dit principe verder uit. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is wel om inzichtelijk te hebben welke doelgroepen we op welke locaties willen faciliteren en daardoor mogelijk op andere locaties het aantal parkeerplaatsen moeten intensiveren.

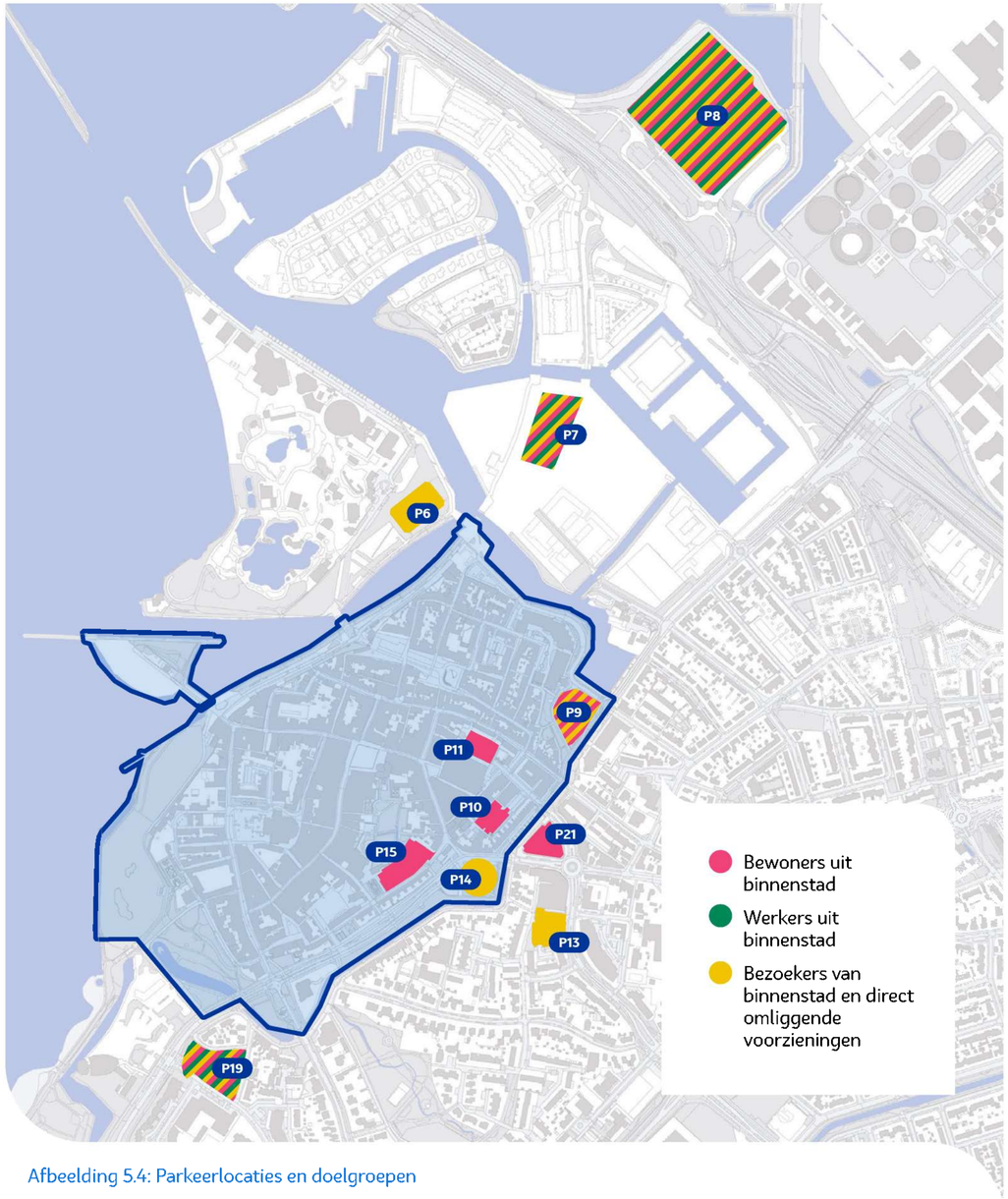
Eerste opmaat herverdelingsvraagstuk
Met een autoluwe binnenstad als doel, wordt hieronder het beeld geschetst van de gewenste parkeerlocatie per doelgroep. Zie ook tabel 5.3. De overige parkeerlocaties, inclusief het straatparkeren in de binnenstad zelf, zal op termijn gefaseerd vervallen.

Bewoners uit het vergunninggebied in de binnenstad worden gefaciliteerd op één van de parkeerlocaties die in de binnenstad zelf zijn gelegen of er relatief dichtbij liggen. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om ook een eventuele extra parkeervergunning aan te kunnen vragen op het transferium Zonneweide zoals dat nu ook het geval is. Private parkeergelegenheid van bewoners uit de binnenstad blijft bereikbaar met de auto.

	Bewoners uit binnen-stad	Werkers uit binnenstad	Bezoekers van binnenstad en direct omliggende voorzieningen
P6* - Dolfinarium eiland			✓
P7 - Jan Krulkade (vanaf 2027)	✓	✓	✓
P8 - Zonneweide	✓	✓	✓
P9 - Scheeps-singel	✓		✓
P10 - Waltoren	✓		
P11 - Vuldersbrink	✓		
P13 - Selhorstweg			✓
P14 - Houtwal	✓		✓
P15 - Hortus	✓		
P19 - Westeinde	✓	✓	✓
P21 - Bleek	✓		
P22 - Stadhuis-garage		werknemers stadhuis	

Tabel: 5.3 Parkeerlocaties en doelgroepen

**Het betaalde parkeerterrein Dolfinariumeiland wordt de komende jaren in stand gehouden. Op het moment dat er een nieuwe invulling wordt gegeven aan het Dolfinariumeiland komen deze parkeerplaatsen te vervallen. Deze parkeerders kunnen terecht in de nieuwe parkeergarage Jan Krulkade.*



Afbeelding 5.4: Parkeerlocaties en doelgroepen

Werkers met een werkplek in de binnenstad behouden ook de mogelijkheid om te parkeren op private parkeergelegenheid. Gelet op het gegeven dat deze doelgroep vaak een langere parkeerduur kent, faciliteren we deze doelgroep niet in het centrum zelf maar op iets verdere (loop)afstand. Ook hiervoor geldt wel dat we een goede mogelijkheid bieden voor het natransport. Denk hierbij aan de inzet van bijvoorbeeld (deel)fietsen aanvullend op de bestaande pendeldienst.

Bezoekers van de binnenstad faciliteren we op de betaalde parkeerlocaties gelegen direct aan de rand van de binnenstad. Deze doelgroep kenmerkt zich namelijk door een kortere parkeerduur dan de overige doelgroepen en zorgt voor het grootste aantal verkeersbewegingen. De belangrijkste locaties zijn Scheepssingel, Houtwalgarage, (toekomstige) Jan Krulkade en het Westeinde. Deze locaties zijn bereikbaar via het hoofdwegennet en voorkomt daarmee onnodig verkeer in de binnenstad.

Dat geldt zeker ook voor bezoek van het Dolfinarium. Direct langs de N302 ligt het transferium Zonneweide. Deze heeft een parkeercapaciteit van 1.500 plekken. In het voorjaar en de zomer rijdt er een pendeldienst die bezoekers van en naar het Dolfinarium brengt. De loopafstand van deze parkeerlocatie naar de ingang van het Dolfinarium bedraagt ongeveer 1,5 kilometer. Om ook het lopen te stimuleren is deze route voorzien van duidelijke bewegwijzering. Gelet op de afstand naar de binnenstad is deze locatie aangeduid als transferium en wordt naast de intensivering van de pendeldienst (verwachting is op ca. 200 dagen per jaar vanaf 2027), op termijn ook voorzien in aanvullende deelmobiliteit. Transferium Zonneweide vervult daarmee ook een functie voor reguliere werkers/bezoekers van de binnenstad.

Bezoekers van het Dolfinarium en (grootschalige) evenementen worden met behulp van het zogenoemde Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS), naar de juiste parkeerlocatie geleid. Het komende jaar wordt het bestaande systeem verder geoptimaliseerd en uitgebreid. Ook wordt voorzien in een verwijzing naar de nog op te leveren parkeergarage Jan Krulkade (2026). Met dit systeem faciliteren we de verschillende bezoekers op de daarvoor bestemde parkeerlocaties.

2. Intensiveren parkeercapaciteit Westeinde
Middellange termijn
Om uitvoering te kunnen geven aan het herverdelingsvraagstuk is het noodzakelijk keuzes te maken in onder andere het (maximum) aantal uit te geven parkeervergunningen per doelgroep. Dit ook in relatie tot de beschikbare capaciteit die we op de verschillende locaties willen en kunnen bieden. Zoals aangegeven vindt de verdere uitwerking hiervan plaats na vaststelling van dit document.

Voor het opheffen van de parkeerplaatsen in de binnenstad zelf maar ook voor het Kloosterplein, de Plantage en de Vitringasingel is het noodzakelijk om op andere locaties te intensiveren. Hierin speelt de nieuwe parkeergarage Jan Krulkade (oplevering 2026) een belangrijke rol maar zeker ook intensivering van de parkeercapaciteit aan de westzijde van de binnenstad. Hiervoor is het parkeerterrein Westeinde de aangewezen locatie. In tabel 5.5 (volgende pagina) is voor deze locatie een eerste rekensom opgenomen.

Locatie	Aantal
Een deel van de vergunninghouders uit de binnenstads-sectoren (sectoren 4 en 20)	103
Vergunninghouders en betaalde parkeerplaatsen Kloos-terplein	69
Vergunninghouders en betaalde parkeerplaatsen Plantage	37
De betaalde parkeerplaatsen langs de Vitringasingel	32
De (toekomstige) parkeerbehoefte voor bezoekers van bewoners aan het voormalige verzorgingstehuis Randmeer	50
Totaal	**291**

Tabel 5.5: Rekenexercitie opheffen parkeerplaatsen binnenstad

Deze eerste rekenexercitie laat zien dat er ca. 290 extra parkeerplaatsen nodig zijn op deze locatie om uiteindelijk de vergunninghouders en betalende bezoekers die nu in de binnenstad staan geparkeerd hier ook een plek te bieden. In de huidige situatie zijn er overigens 146 parkeerplaatsen beschikbaar op het Westeinde. Per saldo gaat het hier dan om een parkeervoorziening met een totale capaciteit van ca. 430 parkeerplaatsen. Gelet op de groei van de gemeente en daarmee ook de bezoekersaantallen zal met een extra opslag van het aantal parkeerplaatsen moeten worden gerekend. Het totale aantal benodigde parkeerplaatsen op deze locatie bedraagt daarmee tussen de 450 en 500. Het exacte aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de komende jaren verder uitgewerkt.

Intensivering Westeinde is het vliegwiel en randvoorwaarde voor implementatie herverdeling doelgroepen

Wij zien de intensivering van deze parkeerlocatie als het vliegwiel voor het opheffen van een gedeelte van de bestaande parkeerlocaties in de binnenstad en daarmee een belangrijke randvoorwaarde om de binnenstad uiteindelijk autovrij te krijgen. De uiteindelijke gemeentelijke kosten voor de intensivering van de parkeerlocatie Westeinde kunnen grotendeels gedekt worden uit de extra inkomsten die we genereren door het gratis parkeren op te heffen.

2.1 Westeinde en St-Jansdal

Het ziekenhuis St-Jansdal heeft een erg belangrijke regionale zorgfunctie. Mede gelet op de recentelijke uitbreiding en verbouwing van het ziekenhuis is er ook een behoefte aan een meer permanente invulling van het parkeervraagstuk. In de huidige situatie parkeren veel medewerkers op het voormalige Struikterrein. Deze locatie is in eigendom van de gemeente en aangewezen voor een belangrijke woningbouwopgave genaamd Nieuw Weiburg. Naar aanleiding van een motie door de gemeenteraad heeft in samenwerking met het St. Jansdal in 2022 een eerste verkenning plaatsgevonden naar de mogelijkheid om dit parkeervraagstuk onder te brengen op de gemeentelijke parkeerlocatie Westeinde. Er is toen gezamenlijk geconcludeerd dat er onvoldoende inzicht was in zowel de parkeersituatie van de gemeentelijke parkeergelegenheden maar ook door onvoldoende inzicht in de specifieke parkeervraag voor het ziekenhuis. Een conclusie was dat de realisatie van een parkeergarage op het huidige parkeerterrein Westeinde niet te koppelen was aan de capaciteitsvraagstukken die op dat moment speelden, maar dat de haalbaarheid vooral afhangt van een herverdelingsvraagstuk: wie parkeert waar en op welke momenten?

Nu speelt dit herverdelingsvraagstuk wel! Maar gelet op het gegeven dat we hier zelf al een intensiveringsopgave hebben van ca. 290 parkeerplaatsen op deze locatie, is het ruimtelijk niet haalbaar hier ook de parkeervraag van het ziekenhuis aan toe te voegen. Vanzelfsprekend wordt in goed overleg met het St. Jansdal wel meegedacht en gesproken over een alternatieve locatie waar zij invulling kunnen gaan geven aan het parkeervraagstuk.

3. Gefaseerd afschaffen parkeren binnenstad Middellange termijn

Om een eerste stap te zetten in het autoluw maken van de binnenstad is het gefaseerd afschaffen van het vergunningparkeren voor bewoners in één van de vijf vergunningzones een belangrijke maatregel. Vanzelfsprekend wel onder de voorwaarde dat er ook alternatieve locatie(s) aanwezig zijn zoals het Westeinde en de Jan Krulkade. Pas dan brengt de gemeente het fysieke aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte van de binnenstad daadwerkelijk terug. Dat geldt zowel voor de binnenstadsectoren (woonstraten) maar ook voor de onderstaande parkeerlocaties:

- Kloosterplein P17
- Vitringasingel P16
- Plantage P18
- Boulevard P5
- Dolfinariumeiland P6A

Het opheffen van deze parkeervoorzieningen wordt zoveel als mogelijk gekoppeld aan de uitvoering van groot onderhoud in een straat of gebied. Voor speciale doelgroepen blijft er wél voldoende



Afbeelding 5.6: Impressie fietsparkeren begin Luttekepoortstraat

parkeerruimte op straat aanwezig. Denk hierbij aan gehandicaptenparkeren en op- en afstapplekken voor gebruikers van de Regiotaxi. Overigens worden de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zoals deze nu in de binnenstad aanwezig zijn, groter worden gemaakt als er sprake is van groot onderhoud aan een straat (werk-met-werk). Dat geldt natuurlijk ook voor eventuele nieuwe locaties. Hierdoor kunnen ook gebruikers van een rolstoelbus hier makkelijker gebruik van maken. We hanteren hierbij de inrichtingsprincipes zoals opgenomen in ons Handboek Toegankelijkheid Openbare Buitenruimte. Tenslotte bieden wij voor hulpverleners zoals bijvoorbeeld artsen, kraamzorg en mantelzorgers een passende parkeeroplossing. Dit wordt nader uitgewerkt als onderdeel van de parkeerverordeningen zoals opgenomen in paragraaf 4.5.

4. Investeren in fietsparkeervoorzieningen
Korte termijn
Als onderdeel van het STOMP-principe staat het verder stimuleren van het fietsgebruik voorop en is uitbreiding van het aantal openbare fietsstallingen noodzakelijk. Op basis van het onderzoek fietsparkeren zoals beschreven in paragraaf 3.4 wordt geïnventariseerd waar deze behoefte het grootst is. Als vervolg daarop wordt in 2025 in samenspraak met bewoners en ondernemers besproken op welke locatie(s) hier invulling aan wordt gegeven.

5. Locatieonderzoek motorparkeren
Korte termijn
Vanuit oudsher is de Boulevard van Harderwijk een geliefde bestemming onder motorrijders. Voor de metamorfose van de Boulevard parkeerde deze bezoekers in grote getale op de Boulevard zelf. Dat is in de huidige situatie niet meer mogelijk en zeker ook niet wenselijk aangezien de Boulevard nu is aangewezen als voetgangerszone. Wel zijn er nu op het naastgelegen Dolfinariumeiland, circa 30 motorparkeerplaatsen aanwezig waar veel gebruik van wordt gemaakt. Ook zijn er dit jaar in de Houtwalgarage expliciet parkeerplaatsen gecreëerd voor het parkeren van circa 30 motoren. Hierdoor hoeft men hier niet meer op een reguliere parkeerplek te staan en wordt extra ruimte gewonnen voor het parkeren van auto's. Deze plekken kunnen door bezoekers gebruikt worden maar ook bezoekers die op de motor naar Harderwijk komen.

Harderwijk blijft voor menig motorrijder een leuke plek om naartoe te rijden of voor een tussenstop tijdens een rit. Om die reden wordt een locatie-onderzoek gestart waarbij gezamenlijk met belanghebbenden wordt gekeken naar de meest geschikte locatie(s) hiervoor rondom de binnenstad

6. Slimme(re) en meer duurzame parkeerapparatuur
Middellange termijn
De huidige parkeerapparatuur is niet meer van deze tijd. Dat gaat vooral om de technische installaties bij de parkeerterreinen en garages achter een slagboom. Hier hebben we met enige regelmaat te maken met technische storingen. Ook zijn de in-uitritsystemen niet voorzien van kentekenherkenning (met uitzondering van de Houtwalgarage). Er is mede om die reden onvoldoende inzicht in de bezettingscijfers van de verschillende terreinen en parkeergarages. Dat geldt ook voor het onderscheid tussen het aantal betalende bezoekers en vergunninghouders. Met als doel meer sturend parkeerbeleid te voeren is het daarom noodzakelijk dat deze apparatuur op termijn vervangen wordt.

6. Parkeren in het gereguleerde gebied rondom de binnenstad

Aanvullend op de doelstellingen en acties zoals opgenomen in hoofdstuk 5, staat in dit hoofdstuk omschreven welke aanvullende doelen we hebben specifiek voor het gereguleerde gebied rondom de binnenstad.

6.1 Huidige situatie

Het gebied buiten de binnenstad kenmerkt zich nu door een mix van vergunningparkeren en parkeerschijfzones. Laatstgenoemde functioneert niet optimaal blijkt uit de onderzoeksresultaten en de meldingen die we hierover ontvangen. Het aantal uit te geven ontheffingen voor de blauwe zones is nu niet gemaximaliseerd. Dat zorgt in sommige straten alsnog voor een (te) hoge parkeerdruk.

De huidige ‘vlekken’ zorgen ook voor verdringing van ‘vreemdparkeerders’ naar andere delen van de wijken waar nu geen parkeerregulering is. Vanuit deze wijken, waaronder delen van het Waterfront en de Zeebuurt, komt nu steeds vaker de vraag van bewoners om ook daar een vorm van parkeerregulering in te voeren.

6.2 Wat willen we bereiken

Autoluwe woonwijken en stimuleren alternatieve vervoerswijze
Door de nabijheid van de binnenstad zou de auto-afhankelijkheid in de schilgebieden lager kunnen zijn. Het straatbeeld laat dit echter niet zien. Dit komt omdat het gebied enerzijds een relatief hoge woningdichtheid heeft (veel woningen in een klein gebied) en anderzijds omdat in het verleden (te) veel ontheffingen voor de blauwe zone zijn uitgegeven. Het doel is hier om op termijn de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren door uiteindelijk de auto-afhankelijkheid substantieel te verminderen en andere vormen van vervoer te stimuleren.

Uniformiteit
In de woonwijken rondom de binnenstad gelden nu verschillende parkeerregimes. Voor alle doelgroepen bestaat de behoefte aan meer eenduidigheid hierin.

Potentiële parkeeroverlast voorkomen
De visie op parkeren in het gebied rond de binnenstad hangt nauw samen met de visie op parkeren in de binnenstad zelf. Voor bepaalde doelgroepen wordt parkeren in de binnenstad minder aantrekkelijk. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor parkeren in de wijken daaromheen. Aanvullende maatregelen zijn dus nodig.

De vormen van parkeerregulering
In hoofdlijnen zijn er drie vormen van parkeerregulering te onderscheiden.



1. In gebieden met **vergunningparkeren** kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt veelal toegepast in gebieden zonder bezoekersaantrekkende functies (zoals winkels en horeca) om overlast door overloop vanuit bijvoorbeeld de binnenstad of kantoorlocaties tegen te gaan. In Harderwijk wordt dit toegepast in de binnenstad en het Waterfront om hier bewoners te faciliteren. Deze vorm van parkeerregulering is echter minder geschikt voor grote gebieden, omdat bezoekers zonder aparte regeling hier niet kunnen parkeren. Bij winkels en voorzieningen zijn daarom stroken met een ander regime nodig zoals bijvoorbeeld blauwe zone parkeren. Dit werkt verwarrend en is niet gewenst.



2. Een **blauwe zone** wordt normaliter ingesteld om kortparkeren (bezoekers-parkeren) te faciliteren en werkt goed tegen het weren van langparkeerders. In een blauwe zone (parkeerschijfzone)

kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Aan belanghebbenden kunnen ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd. Invoering van de blauwe zone geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit.

Blauwe zones worden vooral toegepast in gebieden waar veel kortparkeerders komen. Bijvoorbeeld bij wijkwinkelcentra. Bij functies waar bezoekers langer parkeren is een blauwe zone minder geschikt. Daar moet dan alsnog met ontheffingen gewerkt worden. Denk bijvoorbeeld aan woonwijken, waar visite meestal langer parkeert dan 1 of 2 uur. Tegelijkertijd is dit voor gebruikers wel de meest vriendelijke vorm van parkeerregulering aangezien er geen betaalplicht geldt. Dit draagt ook in positieve zin bij aan onder andere het terugbrengen van vereenzaming onder (oudere) bewoners.

Een blauwe zone biedt minder mogelijkheden tot flexibilisering. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om verschillende legestarieven te hanteren (bewoners-werknemers, 1e en 2e ontheffing). Bovendien kan een blauwe zone nooit kostendekkend worden ingevoerd; de leges dekken alleen de kosten voor uitgifte van de ontheffing en in tegenstelling tot betaald parkeren gaan de opbrengsten van bekeuringen grotendeels naar het Rijk.

3. In een vergunninggebied met zogeheten **fiscaal parkeren** kunnen automobilisten tegen betaling van de vereiste parkeerbelasting parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om bewoners of medewerkers van bedrijven een ontheffing te verlenen voor het betalen van de parkeerbelasting (parkeervergunning). Bij een blauwe zone is een maximale parkeerduur standaard, bij fiscaal parkeren is dit optioneel. Sturing van het parkeergedrag is echter ook mogelijk via tarieven, tijden en vergunningenbeleid. Invoering geschiedt door het opnemen van het gebied in de Verordening Parkeerbelasting. Anders dan bij blauwe zone parkeren mogen de opbrengsten uit de vergunningen meer dan kostendekkend zijn en zijn boetes opbrengsten voor de gemeente.



Resumé
Voor bewoners en werknemers verschillen de drie reguleringsvormen niet wezenlijk van elkaar. Bij elke variant kunnen ze in aanmerking komen voor een ontheffing of parkeervergunning, waar zij jaarlijks voor moeten betalen. Voor het faciliteren van bezoekersparkeren is er wel een belangrijk verschil. Kortgezegd komt het hierop neer:

- In een vergunninggebied kunnen bezoekers niet parkeren. Via een bezoekersregeling kan eventueel voor bezoekers van bewoners een uitzondering worden gemaakt. Bezoekers van andere functies mogen niet in het gebied parkeren.
- In een vergunninggebied met (digitale) bezoekersregeling mogen bezoekers van bewoners betaald (vaak gereduceerd tarief) en met tijdsbeperking parkeren.
- In een blauwe zone kunnen bezoekers gratis parkeren voor een maximale parkeerduur, waarbij bezoekers van bewoners eventueel via een ontheffing langer kunnen parkeren.
- In een fiscaal gebied kunnen bezoekers betaald parkeren, waarbij bezoekers van bewoners eventueel met een bezoekersregeling tegen gereduceerd tarief kunnen parkeren

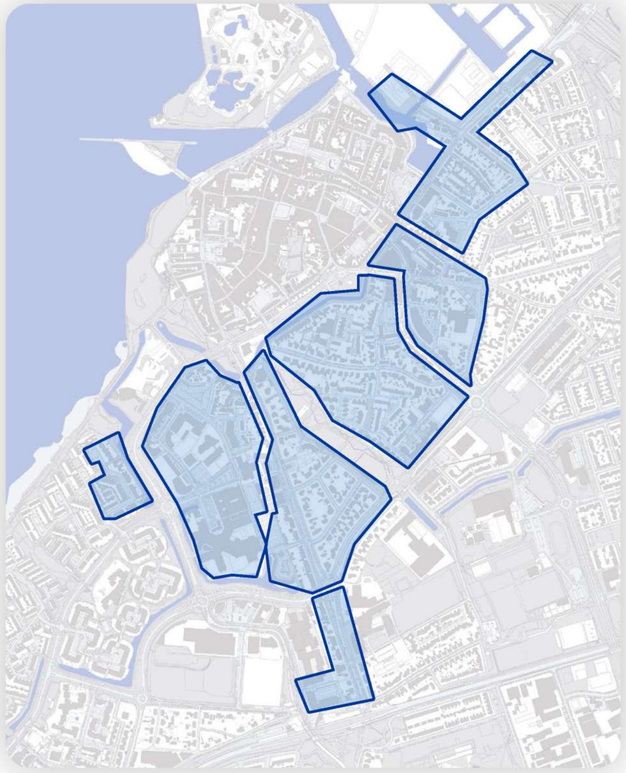
Gelet op de flexibiliteit en sturingsmogelijkheden heeft laatstgenoemde vorm van gereguleerd parkeren uiteindelijk de voorkeur. Deze vorm van parkeerregulering is ook als zodanig opgenomen in de Omgevingsvisie. Op de langere termijn (5-10 jaar) komen de blauwe zones daarom te vervallen en wordt ingestoken op vergunninghoudersgebieden met een betaalmogelijkheid bij de verschillende (maatschappelijke) bedrijven in deze gebieden. Naast deze vorm van flexibiliteit draagt dit bovendien ook bij aan een verandering van parkeergedrag, mobiliteitsbezit en modaliteitskeuze.

6.3 Wat gaan we daarvoor doen

1. Eerst regie nemen in de blauwe zones
Korte termijn
In eerste instantie blijven alle drie de vormen van parkeerregulering naast elkaar van kracht. Dat is zeker geen doel op zich. Maar wel een maatregel die nu voor Harderwijk het meest passend is.

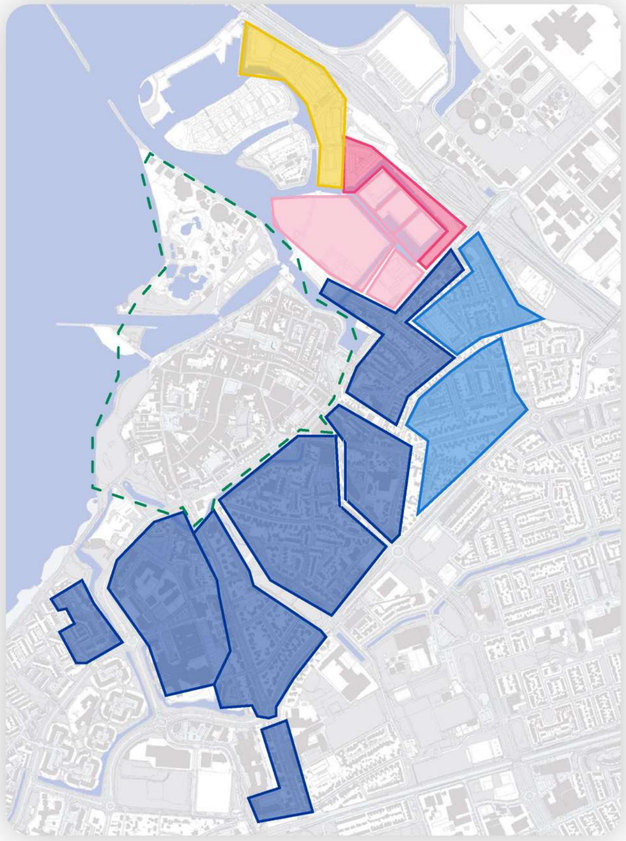
We sturen in beginsel aan op het behoud van de blauwe zones. We nemen hier de regie op een betere balans in de beschikbare aantallen parkeerplaatsen en de aantallen uitgegeven ontheffingen. Het doel hiervan is om de komende jaren te bezien of daarmee de nu ervaren parkeeroverlast beperkt kan worden en ook als zodanig door de bewoners zelf ervaren wordt. Dit houdt in dat er de huidige spelregels en criteria voor uitgifte van ontheffingen worden herzien. Het aantal uit te geven ontheffingen per adres en de duur van de geldigheid van een ontheffing wordt hierbij onder de loep genomen en gelimiteerd (zie ook punt 3. Maximaal aantal uit te geven ontheffingen). Deze inventarisatie en aanpassing van de ontheffinguitgifte vindt plaats in 2025 en wordt vanaf 2026 in uitvoering gebracht.

Als op termijn blijkt dat deze vorm van parkeerregulering onvoldoende effect sorteert en bewoners en bedrijven dit ook zelf op die manier ervaren, dan vormen we de blauwe zones om naar een vergunninggebied met betaalmogelijkheid voor bezoekers (fiscaal parkeren). Bewoners en ondernemers behouden dan de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen en voor bezoek van bewoners en van de verschillende (maatschappelijke) bedrijven geldt betaald parkeren. Vanzelfsprekend is onder andere de tariefstelling nader uit te werken. Het is zeker niet de insteek om bezoek met de auto (financieel) onmogelijk te maken.



Afbeelding 6.1 Bestaande blauwe zones en (nieuwe) indicatieve sectorindeling

2.Uitbreiding reguleringsgebieden
Korte termijn
Om de ervaren parkeeroverlast in de wijken rondom de bestaande reguleringsgebieden tegen te gaan, gaan we het bestaande parkeerreguleringsgebied verder uitbreiden. Dit geldt voor het Waterfront en een groot gedeelte van de Zeebuurt. In de Zeebuurt wordt uitgebreid in de vorm van blauwe zone parkeren zodat hier een aaneengesloten gebied ontstaat met hetzelfde parkeerregime. Zie ook de lichtblauw gearceerde gebieden in afbeelding 6.2.



Afbeelding 6.2 blauwe zones en uitbreiding reguleringsgebieden

In een deel van het Waterfront is in de huidige situatie al vergunningparkeren ingevoerd (roze arcering in afbeelding). Dit geldt specifiek voor de al opgeleverde deelwijk De Kades. De komende jaren worden hier de overige deelgebieden gefaseerd opgeleverd en zoals door de gemeenteraad vastgesteld ook direct bij oplevering van de woningen vergunningparkeren ingevoerd (licht roze arcering). Naast de mogelijkheid voor vergunningen voor bewoners is hier ook een (digitale) bezoekersregeling ingesteld waarmee bezoek van bewoners tegen een gereduceerd tarief op de openbare parkeerplaatsen kan parkeren. Voor het bezoekersparkeren van de overige (maatschappelijke) bedrijven die in dit gebied nog worden gebouwd, bieden we de mogelijkheid om tegen een gereduceerd parkeertarief te kunnen parkeren (fiscaal parkeren).

Om mogelijk overloopparkeren uit dit bestaande vergunninggebied naar de overige deelwijken in het Waterfront tegen te gaan wordt ook hier gefaseerd vergunningparkeren ingevoerd (gele arcering in afbeelding 6.2). In eerste instantie alleen in het bestaande deel van het Waterfront. In een later stadium kan dit worden uitgebreid naar het Noorder- en Zuidereiland als blijkt dat hier op termijn ook sprake is van parkeeroverlast. In het Waterfront beschikken bewoners over parkeergelegenheid op eigen terrein en zijn de openbare parkeerplaatsen bedoeld voor het bezoekersparkeren. Bij invoering en eventuele verdere uitbreiding van vergunningparkeren wordt ook hier de mogelijkheid geboden om bezoek van bewoners tegen een gereduceerd tarief te laten betalen middels de digitale bezoekersregeling.

De beoogde uitbreidingen en nog nader uit te werken tarieven worden ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. Daadwerkelijke uitbreiding van het reguleringsgebied kan op zijn vroegst vanaf 1 januari 2026 op straat ingevoerd worden.

3. Maximaal aantal uit te geven ontheffingen
Korte termijn
In de wijken waar nu al blauwe zone parkeren geldt en de wijken waar dit wordt uitgebreid wordt het aantal uit te geven ontheffingen gemaximaliseerd. Adressen die over eigen parkeerruimte beschikken krijgen de mogelijkheid om maximaal 1 extra ontheffing aan te vragen. Adressen die niet over eigen parkeergelegenheid beschikken, komen in aanmerking voor maximaal 2 ontheffingen om hiermee op straat te parkeren. Belangrijke voorwaarde is wel dat het aantal bestaande openbare parkeerplaatsen leidend is. Met andere woorden, er worden nooit meer ontheffingen uitgegeven dan dat er plekken zijn, zodat men ook daadwerkelijk een parkeerplek heeft. Ook worden eerst alle 1ste ontheffingen uitgegeven en indien er nog ruimte is worden er ook 2e ontheffingen verstrekt. Dit geldt ook voor bedrijven die zich in één van de nieuwe reguleringsgebieden bevinden. Tenslotte wordt de nu nog ‘fysieke bezoekersontheffing’ gedigitaliseerd. Bewoners en bedrijven kunnen met deze digitale bezoekersregeling hun bezoek aan- en afmelden zodat deze hier ook zonder ontheffing kunnen parkeren. Overige bezoekers kunnen gebruik blijven maken van de parkeerschijf. Hiermee wordt voorkomen dat bezoekersontheffingen ten onrechte gebruikt worden om een eigen (derde) auto te parkeren.

De daadwerkelijke uitbreiding van de parkeerschijfzones wordt juridisch vastgelegd met een zogenoemd verkeersbesluit op basis van de Wegenverkeerswet. Een wijziging van het maximale aantal ontheffingen per adres wordt opgenomen in een aparte beleidsregel die ter vaststelling wordt aangeboden aan het college van B&W.

4. Spelregels verdere uitbreiding reguleringsgebied
Korte termijn
Bewoners en ondernemers die nu buiten het uitbreidingsgebied zitten maar nu of in de toekomst wel parkeeroverlast ervaren kunnen dat vanzelfsprekend te alle tijde bij ons kenbaar maken. Indien sprake is van ‘overloopparkeren’ uit andere gereguleerde gebieden of wanneer simpelweg het aanbod aan openbare parkeercapaciteit niet voldoet aan de vraag, dan kan men een verzoek indienen om het parkeerreguleringsggebied verder uit te breiden. In 2025 stellen we de spelregels op over hoe zo’n verzoek kan worden ingediend en onder welke voorwaarden we daadwerkelijk uitbreiden. Hieraan moet gedacht worden aan onderstaande:

- Er dienen 50 handtekeningen verzameld te worden op een door de gemeente vastgesteld en overhandigd format.
- Er wordt parkeeronderzoek uitgevoerd op minimaal twee maatgevende dagen over meerdere momenten. De parkeerdruk moet op minimaal twee momenten hoger zijn dan 85%.
- Het beoogde uitbreidingsgebied heeft een minimale omvang van bijvoorbeeld 100 openbare parkeerplaatsen. Dit om te voorkomen dat er straat-voor-straat wordt uitgebreid.

7. Parkeren in bestaande en nieuwbouwwijken

Aanvullend op de doelstellingen en acties zoals opgenomen in hoofdstuk 5 en 6, staat in dit hoofdstuk beschreven welke doelen we hebben specifiek voor bestaande en nieuwbouwwijken.

7.1 Huidige situatie

Vanuit Hierden en de verschillende woonwijken van Harderwijk zijn op basis van de enquêteresultaten de minste signalen binnengekomen over onvrede over de parkeersituatie in de wijk. Uit de bijeenkomsten met het parkeerpanel is onderstaande wel genoemd:

- Er is te weinig fietsparkeercapaciteit bij winkelcentrum Drielanden. Het parkeerpanel heeft hieraan toegevoegd dat fietsen niet op de hiervoor bedoelde plekken worden gestald, maar (foutief) direct voor de ingang van het winkelcentrum.
- Bij winkelcentra Stadsdennen zijn zowel aan de voorkant als aan de achterkant parkeerterreinen aanwezig. De parkeerplaatsen aan de achterzijde (P.C. Hooftplein) zou volgens enkele respondenten opgeheven kunnen worden ten behoeve van een betere ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptieve maatregelen (minder steen, meer groen).
- Het parkeren van bedrijfsbusjes en kampeermiddelen in woonstraten leidt tot irritatie bij bewoners. Deze overlast wordt voornamelijk veroorzaakt door buurtbewoners die eigenaar zijn van de betreffende voertuigen. Vanuit de verordening fysieke leefomgeving gelden er overigens al wel beperkingen voor het parkeren van voertuigen op de openbare weg met een lengte tot 6 meter of een hoogte tot 2,4 meter in woonwijken.

In het overgrote deel van de woonwijken beschikken woningen over eigen parkeergelegenheid. Dat is zeker van toepassing in Hierden maar ook in onder andere de wijken Frankrijk, Slingerbos en Drielanden. Wat niet direct uit de onderzoeksresultaten naar voren komt maar wel met enige regelmaat terugkomt uit meldingen is de hoge parkeerdruk die in delen van wijken voorkomen waar minder private parkeergelegenheid aanwezig is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan Stadsdennen en Stadsweiden. Niet altijd, maar in sommige gevallen ook mede vanwege de aanwezigheid van direct omliggende scholen en de hoge parkeerbehoefte hier. Ook zijn er meerdere meldingen ontvangen over de parkeersituatie bij het winkelcentrum in Stadsweiden en in Drielanden. Deze parkeerterreinen worden gebruikt door bewoners en hun bezoek maar natuurlijk ook door winkelend publiek. Tenslotte is er bij de verschillende sportclusters op meerdere momenten een erg hoge parkeerdruk en wordt uitgeweken naar omliggende (doorgaande) wegen en/of buurten.

7.2 Wat willen we bereiken

Woonwijken worden autoluw
Naast een woonfunctie hebben woonwijken ook functies die bezoekers aantrekken. Denk aan sportvoorzieningen, religieuze gebouwen en detailhandel. Deze functies veroorzaken een substantieel autogebruik, bijvoorbeeld voor het vervoer van personen of goederen. Echter, is één van de doelstellingen zoals opgenomen in de Omgevingsvisie om ook deze wijken uiteindelijk autoluw te maken en parkeren te organiseren aan de randen van de wijken (medio 2040). Ook hier is het doel om uiteindelijk de auto-afhankelijkheid substantieel te verminderen en andere vormen van vervoer te stimuleren. Op het moment dat er in een straat of wijk grootschalig onderhoud plaatsvindt, wordt dit met de belanghebbenden besproken. Voorwaarde voor nu is in ieder geval dat er geen extra openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd ten aanzien van de huidige situatie.

Autoluwe, liefst autovrije schoolomgevingen
Schoolomgevingen worden autoluwe, en zo mogelijk autovrij. Scholen staan vaak centraal in de wijk en autoverkeer van en naar school zorgt voor veel onrust en onveiligheid in de wijk. Schoolomgevingen behoren juist een oase van rust en veiligheid te zijn. Kinderen kunnen lopend of fietsend worden gebracht en leren daarmee vroegtijdig onderdeel te zijn van het verkeerssysteem. Dit kan alleen maar wanneer een duidelijk alternatief wordt geboden. Met andere woorden: het terugdringen van autobezit moet kwaliteit in de openbare ruimte opleveren en alternatieven als openbaar vervoerssystemen en deel(fietsen) moeten

beschikbaar zijn. Dit zal altijd in overleg met wijk- en buurtbewoners gaan en pas nadat alternatieve vervoerswijzen zoals wandel- en fietspaden in de basisstructuur, wijktransferia en stads-OV beschikbaar zijn.

Werknemersbusjes in woonwijken
Het parkeren van werknemersbusjes leidt in sommige gevallen tot irritatie. In buurten waar overlast is van bedrijfsbusjes dienen de eigenaren deze zo veel mogelijk voor de eigen deur te parkeren en niet bij de buren. Het hierop aanspreken van de eigenaren is geen taak van de gemeente. Hetzelfde geldt voor bedrijven waarvan bedrijfsvoertuigen op openbare parkeerplaatsen staan geparkeerd. Net als voor reguliere auto's is het uiteindelijke doel om ook deze voertuigen aan de rand van de wijken te parkeren. Dit kunnen we faciliteren door aan de rand van woonwijken iets ruimere parkeervakken te maken, waar busjes gemakkelijker kunnen parkeren. Een mooi voorbeeld waar dit reeds is gedaan is de Melis Stokelaan.



Afbeelding 7.1: Deze afbeelding toont extra grote parkeervakken aan de Melis Stokelaan, die speciaal zijn aangelegd om werknemersbusjes uit de naastgelegen woonwijk te kunnen parkeren.

7.3 Wat gaan we daarvoor doen

1. Stimuleren fiets bij scholen en sportverenigingen
Korte termijn
Sportclubs en scholen vormen veelal hotspots als het gaat om parkeren. Op specifieke drukke momenten komt hier veel verkeer samen, zowel fietsers en voetgangers als autoverkeer. De verkeersveiligheid staat op deze locaties voorop. Fietsen en lopen moeten prioriteit krijgen. Het verder 'naar buiten' brengen van het autoparkeren, maar ook het halen en brengen, heeft de voorkeur. Het bereiken van de scholen en sportclubs met de fiets of lopend wordt op deze wijze veiliger en gestimuleerd. Op scholen wordt hier sinds 2024 met succes al de nodige aandacht aan besteed. Dit gaan we vanaf 2025 ook doen bij de grotere sportverenigingen. Deze gedragscampagne is een eerste opmaat naar het uiteindelijke streven om de school- en sportomgevingen in de toekomst autoluw te hebben. Bij de grotere sportclusters gaan we doormiddel van parkeeronderzoek ook inzichtelijk maken hoe groot het parkeerprobleem daadwerkelijk is. Op die manier krijgen we scherp wat de gezamenlijke opgave is.

2. Verbeteren fietsstallingsmogelijkheden bij wijkwinkelcentra
Korte termijn
Zoals ook uit de onderzoeksresultaten naar voren komt is er behoefte aan een verbeterslag in de kwaliteit en kwantiteit van het fietsparkeren bij de wijkwinkelcentra. Mede afhankelijk van de resultaten van het fietsparkeeronderzoek, waar in 2024 uitvoering aan wordt gegeven, bepalen we op welke locaties moet worden voorzien in een investeringsopgave. Het doel hiervan is om het fietsgebruik te faciliteren, verder te stimuleren en daarmee het autogebruik terug te brengen. Dit heeft een positieve invloed op de aantrekkelijkheid en leefbaarheid bij deze winkelcentra.

3. Nieuwe wijken worden autoluw, liefst autovrij
Korte- middellange termijn
Nieuwe wijken zoals Nieuw Weiburg en Kranenburg Noord hebben een relatief hoge bebouwingsdichtheid. Bij de planvorming is bewust gekozen om het toekomstige autobezit te ontmoedigen. Parkeren wordt aan de randen van de nieuwe wijken opgevangen in collectieve parkeervoorzieningen. Ook wordt ingezet op vormen van deelmobiliteit en voorzien in extra ruimte en aantallen voor fietsparkeren. Om eventueel overloopparkeren naar omliggende bestaande wijken te voorkomen wordt parkeerregulering ingevoerd.

4. Autoluw (woon)wijken
Lange termijn
Op de langere termijn is het ons doel om ook bestaande (woon)wijken autoluw te krijgen en hier meer ruimte te bieden aan een verbetering van de leefbaarheid. Net

als in de nog te realiseren wijken Nieuw Weiburg en Kranenburg willen we autoparkeren aan de rand(en) van de wijken organiseren. Deze worden hier gefaciliteerd met zogenoemde wijkhubs en transferia en waar op een eenvoudige en laagdrempelige manier overgestapt kan worden op bijvoorbeeld deelfietsen en andere schonere mobiliteitsvormen. Om dit te bewerkstelligen is het belangrijk eerst de juiste locaties en (financiële) haalbaarheid van deze wijkhubs te onderzoeken en op welke manier we de verschillende doelgroepen parkeerders kunnen verleiden om hier gebruik van te maken. Dit principe wordt op de middellange termijn verder onderzocht en inzichtelijk gemaakt.



Afbeelding 7.2: Impressie: nieuw ingerichte Wouter van Damstraat (met groene vormgeving parkeervakken)

Impressie: nieuw ingerichte Wouter van Damstraat (met groene vormgeving parkeervakken)

5. Tegengaan parkeeroverlast
Doorlopend
Het enige sturingsmechanisme om het autobezit sterk te kunnen beïnvloeden is het invoeren van parkeerregulering. Indien men aangeeft structureel parkeeroverlast te ervaren geldt ook hier dat indien er voldoende draagvlak is en aan de andere 'spelregels' wordt voldaan er uitbreiding van parkeerregulering doorgevoerd kan worden.

6. Tegengaan parkeeroverlast werknemersbusjes
Doorlopend
Het is mogelijk om speciale parkeerplaatsen voor bedrijfsbusjes aan te leggen op plaatsen waar ze geen overlast voor omwonenden veroorzaken en hiernaar te verwijzen. Deze parkeerplaatsen moeten dan een bepaalde omvang hebben en zijn voorzien van goede verlichting. Vanwege de veiligheid is het ongewenst dat deze plaatsen ergens achteraf worden aangelegd. Het gebruik van deze plaatsen is juridisch echter niet af te dwingen waardoor het gebruik een vrijblijvend karakter heeft. Ervaringen in het land geven aan dat het effect zeer beperkt is en men doorgaans toch gewoon in de wijk blijft parkeren (tenzij er parkeerregulering is ingevoerd en er een financiële stimulans is om bedrijfsbussen op afstand te parkeren).

Een alternatief is een beperkt aantal parkeerplaatsen in een woonwijk exclusief toe te wijzen aan bedrijfsbussen. Gezien de kleinschaligheid zullen de mogelijkheden voor beveiliging bij deze optie (heel) beperkt zijn. Maar wellicht is het zo wel mogelijk om te voorkomen dat bedrijfsbussen op uitzicht-belemmerende locaties staan. Van belang is dan wel dat er bij de eigenaren van de bedrijfsbussen draagvlak is om daar ook daadwerkelijk te parkeren. Zij mogen immers ook gewoon op de andere parkeerplaatsen blijven parkeren. Dus zonder draagvlak heeft deze maatregel een averechts effect, omdat deze dan zorgt voor lege parkeerplaatsen en daarmee een (nog) hogere parkeerdruk in de wijk. Maar, met draagvlak, kan dit op kleine schaal wel een interessante optie zijn. We zullen de toepassingsmogelijkheden van deze maatregel daarom meenemen op het moment dat er concrete overlastmeldingen komen over geparkeerde bedrijfsbussen.

8. Evaluatie en bijsturing

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring.

Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk in en rondom het gereguleerd gebied wordt periodiek in kaart gebracht (elke twee jaar). Dat geldt ook voor de parkeerdruk bij de grote sportclusters. In woonwijken gebeurt dit reactief op basis van klachten. Als blijkt dat de parkeerdruk in gebieden op meerdere momenten hoger is dan 85%, dan wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn.
- Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroep gebruik maakt van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt tegelijkertijd met de parkeerdrukmetingen, in kaart gebracht in hoeverre de parkeerdruk door inwoners van de gemeente, bezoekers of werknemers wordt veroorzaakt.

Het resultaat van de bovenstaande registraties wordt tweejaarlijks uitgewerkt in een voortgangsrapportage aan het college van B&W en ter informatie met de gemeenteraad gedeeld.

In de evaluatie van het parkeerbeleid wordt gekeken naar de volgende punten:

- De ontwikkeling van de parkeerdruk; een maximale parkeerdruk tot 85% wordt in woonwijken als acceptabel beschouwd. Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
- Het inzichtelijk maken van de kosten voor onder andere de handhaving van parkeerregulering en de inkomsten uit vergunningparkeren en betaald parkeren.
- Het inzichtelijk maken van de gerealiseerde extra inkomsten door het gefaseerd opheffen van de eerste twee uur gratis parkeren.

Daarnaast wordt omschreven welke maatregelen zijn uitgevoerd, wat de effecten hiervan zijn en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen er mogelijk zijn. De uitvoeringsagenda wordt minimaal elke vijf jaar geactualiseerd en ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W.

9. Concept uitvoeringsagenda

In de tabel hiernaast staat omschreven wat we de komende jaren gaan doen. Deze tabel vormt de opmaat naar een nog verder uit te werken uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma wordt begin 2025 verder uitgewerkt en voorzien van een financiële paragraaf. Tevens worden de benodigde financiële middelen waar mogelijk gekoppeld aan de kadernota en het zogenoemde gemeentelijk brede ombuigingsplan. In het kader van dit ombuigingsplan heeft de gemeenteraad (september 2024) ingestemd met een pakket aan maatregelen. Eén van die maatregelen is het gefaseerd terugbrengen van het gratis parkeren. Vanaf 2025 geldt er nog één uur gratis parkeren en vanaf 2026 wordt dit volledig opgeheven.

Korte termijn = 0 tot 5 jaar
Middellange termijn = 5 tot 10 jaar
Lange termijn = 10 tot 15 jaar

			Termijn
Algemeen		Uitwerken uitvoeringsagenda	Korte termijn
	1	Actualisatie parkeernormensystematiek	Korte termijn
	2	Actualisatie parkeerverordeningen (Vflo)	Korte termijn
	3	Getrapt afschaffen 2 uur gratis parkeren	Korte termijn
	4	Haalbaarheid en locatie-onderzoek naar wijk-hubs en transferia	Korte termijn
	5	Informatievoorziening alternatieve vervoerswijzen	Korte termijn
	6	Intensiveren handhaving	Korte termijn
	7	Inzet van deelmobiliteit	Korte- middellange termijn
	8	Verbeteren en frequenter openbaar vervoer	Korte- middellange termijn
Binnenstad	1	Doelgroepen op de juiste plek (uitwerking herverdelingsvraagstuk)	Korte termijn
	2	Onderzoek intensivering parkeercapaciteit Westeinde	Korte termijn
	2.1	Uitvoering intensivering parkeercapaciteit Westeinde	Middellange termijn
	3	Opheffen mogelijke parkeerlocaties binnenstad	Middellange termijn
		vergunningsectoren binnenstad (woonstraten)	
		Kloosterplein P17	
		Vitringasingel P16	
		Plantage P18	
		Boulevard P5	
		Dolfinariumeiland P6A	
		Vuldersbrink	
	4	Investeren in fietsparkeervoorzieningen	Korte termijn
	5	Locatieonderzoek motorparkeren	Korte termijn
	6	Slimme(re) en meer duurzame parkeerapparatuur	Middellange termijn
Gebied rondom binnenstad	1	Regie nemen in de blauwe zones	Korte termijn
	2	Uitbreiding reguleringsgebieden	Korte termijn
	3	Herzien maximaal aantal uit te geven ontheffingen	Korte termijn
	4	Spelregels verdere uitbreiding reguleringsgebied	Korte termijn

			Termijn
Bestaande en nieuwbouwwijken	1	Stimuleren fiets bij scholen, sportverenigingen en uitvoeren parkeer-onderzoek	Korte termijn
	2	Verbeteren fietsstallingsmogelijkheden bij wijkwinkelcentra	Korte termijn
	3	Nieuwe wijken worden autoluw, liefst autovrij	Korte- middellange termijn
	4	Wijken worden autoluw	Lange termijn
	5	Parkeeroverlast tegengaan	Doorlopend
	6	Tegengaan parkeeroverlast werknemersbusjes	Doorlopend
Evaluatie en bijsturing	1	Parkeerdruk- en motiefmetingen (in en direct om het reguleringsgebied)	Elke 2 jaar
	2	Inzicht in kosten en baten	Jaarlijks
	3	Voortgangsrapportage college B&W	Elke 2 jaar
	4	Actualiseren uitvoeringsagenda	Elke 5 jaar